

36 (324) ROK VII 7 WRZEŚNIA 1952
Cena 60 gr

SKRZYDŁA I MOTOR

ROŚNIE I ROZKWITA KRAJ RAD

5 października br., a więc za miesiąc, odbędzie się na Kremlu w Moskwie XIX Zjazd Wszechzwiązkowej Komunistycznej Partii (bolszewików) — przodującej siły narodów radzieckich i całej postępowej ludzkości. Partia bolszewicka, stworzona i kierowana przez Lenina i Stalina, nie tylko poprowadziła masy ludowe Rosji do zwycięstwa w Wielkiej Rewolucji Październikowej, ale pod jej kierownictwem w ciągu trzydziestu pięciu lat, jakie upłynęły od tego czasu w Związku Radzieckim zbudowany został socjalizm, ustrój wolnych i szczęśliwych ludzi. Pod kierownictwem partii bolszewickiej narody radzieckie rozgromiły doszczętnie hitlerowskich najeźdźców, odbudowały kraj po straszliwych zniszczeniach wojennych i rozpoczęły wielkie i piękne dzieło budownictwa komunistycznego. Pod kierownictwem WKP(b) Związek Radziecki stał się niezwyciężoną siłą, najważniejszym ogniwem w światowym froncie pokoju, którego boją się podżegacze wojenni, marzący o zniszczeniu ZSRR.

Dowodem tej wspaniałej siły może być ogłoszony przez Komitet Centralny partii bolszewickiej projekt dyrektyw, czyli zaleceń w sprawie nowego planu pięcioletniego. Przewidują one wzrost produkcji przemysłowej o 70% w ciągu pięciu lat. Jeżeli się zważy, że już obecnie produkcja przemysłowa ZSRR przewyższa w niektórych gałęziach przemysłu całą produkcję państw kapitalistycznych razem wziętych, można sobie zdać sprawę z niesłychanego tempa rozwoju potęgi przemysłowej Związku Radzieckiego — potęgi służącej pokojowi i potrzebom człowieka pracy.

Dyrektywy przewidują również ogromny wzrost lotnictwa cywilnego w Związku Radzieckim. Oto co postanawiają:

„Zwiększyć znacznie ilość transportowych samolotów lotnictwa cywilnego oraz sieć linii lotniczych i portów lotniczych, wyposażonych w urządzenia umożliwiające pracę w ciągu całej doby".

Lotnictwo radzieckie bierze więc czynny udział w budownictwie komunizmu, w pokojowym budownictwie gospodarki państwa radzieckiego. W żadnym innym kraju świata lotnictwo nie znalazło tak rozległego i tak wszechstronnego zastosowania do celów pokojowych, jak w Związku Radzieckim.

Dyrektywy KC WKP(b) przewidują również poważny wzrost produkcji przedmiotów masowego i luksusowego spożycia, wzrost sieci radiofonicznej i telewizyjnej, ilości szkół i wyższych uczelni.

XIX Zjazd WKP(b) będzie wielkim wydarzeniem nie tylko dla narodów Związku Radzieckiego, ale i dla wszystkich ludzi miłujących pokój i pragnących go bronić. Będzie dowodem, że pokój i socjalizm znaczą tyle samo, co szczęście, dobrobyt i radosne życie ludzi pracy.

REGIONALNE ZAWODY SZYBOWCOWE O PUCHAR TYGODNIKA „SKRZYDŁA I MOTOR" W KIELCACH

Na Regionalnych Zawodach Szybowcowych o puchar tygodnika „Skrzydła i Motor" na lotnisku Kieleckiego ALL rozegrano dotychczas trzy konkurencje. Wyniki pierwszej konkurencji (przeprowadzonej dnia 24.08. br.), a mianowicie konkursu sprawności pilotażowej, są następujące:

1. Zbigniew Chodorowski — 127 pkt; 2. Ryszard Plebańczyk — 96 pkt; 3. Sławomir Cetner — 93 pkt; 4. Andrzej Stala — 51 pkt; 5. Edmund Liziniewicz — 36 pkt. Poza konkursem: Henryk Kiełkowicz — 137 pkt.

Wyniki drugiej konkurencji, rozegranej w dniu 25.08. br. — przelotu docelowo-powrotnego na trasie 50 km (Masłów — Polichno — Masłów) są następujące:

1. Zbigniew Chodorowski — 625 pkt; 2. Andrzej Stala — 625 pkt; 3. Ryszard Plebańczyk — 185 pkt; 4. Edmund Lizinkiewicz — 0 pkt; 5. Sławomir Cetner — 0 pkt. Poza konkursem: Henryk Kiełkowicz — 625 pkt.

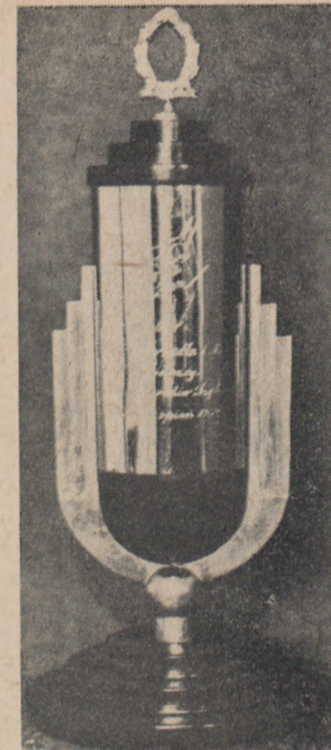
W czasie przelotu punktowane było przewyższenie. Oto wyniki:

1. Zbigniew Chodorowski — przew. 2 150 m — 430 pkt; 2. Andrzej Stala — przew. 1 375 m — 190 pkt; 3. Ryszard Plebańczyk — przew. 1 200 m — 160 pkt. Poza konkursem: Henryk Kiełkowicz — przew. 1 500 m — 220 pkt; Józef Pańtak — przew. 850 m — 99 pkt.

Ogólna punktacja po trzech konkurencjach przedstawia się następująco:

1. **Zbigniew Chodorowski** (Okręg Rzeszowski) — 1 182 pkt.
2. **Andrzej Stala** (Okręg Katowicki) — 866 pkt.
3. **Ryszard Plebańczyk** (Okręg Łódzki) — 441 pkt.
4. **Sławomir Cetner** (Okręg Kielecki) — 93 pkt.
5. **Edmund Liziniewicz** (Okręg Warszawski) — 36 pkt.

Poza konkursem: Henryk Kiełkowicz (Kielce)) — 982 pkt. i Józef Pańtak (Kielce) — 99 pkt. Dalsze wiadomości z zawodów podamy w następnym numerze.



Powyżej: Tak wygląda puchar ufundowany przez redakcję SiM-u i przeznaczony jako nagroda dla zwycięzcy Regionalnych Zawodów Szybowcowych w Kielcach

VI TYDZIEŃ LOTNICTWA

VI Tydzień Lotnictwa, który w bieżącym roku obchodziliśmy w dniach 18 — 24 sierpnia przebiegał niezwykle uroczyście. W całym kraju odbyły się liczne akademie, spotkania z lotnikami, festyny i imprezy, w których wzięły udział tysiączne rzesze ludności miast i wsi. „Tydzień", który przebiegał pod hasłem: „Lotnictwo polskie służy sprawie pokoju, służy masom pracującym miast i wsi" — wykazał, że nasze ludowe lotnictwo otoczone jest miłością całego narodu, a w szczególności młodych robotników, chłopów i uczniów z zapałem wcielających w czyn uchwałę Plenum ZG ZMP o objęciu przez młodzież szefostwa nad lotnictwem.

Do tegorocznego obchodu „Tygodnia" szeroko włączyły się organizacje ZMP-owskie. Wespół z kołami Ligi Lotniczej przygotowały one szereg ciekawych imprez, mających na celu zapoznanie społeczeństwa z dorobkiem naszego lotnictwa.

Liczne imprezy, jakie odbyły się w „VI Tygodniu Lotnictwa" stały się imponującym przeglądem dorobku naszego lotnictwa sportowego, które wychowuje kadry młodych sportowców — pilotów, skoczków spadochronowych i modelarzy — na silnych, odważnych i zdrowych obywateli Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Poniżej podajemy krótkie meldunki naszych korespondentów z przebiegu VI Tygodnia w całym kraju.

Warszawa

W Zakładach Mechanicznych „Ursus", dokąd na spotkanie z robotnikami i młodzieżą przybył Zespół Pieśni i Tańca Wojsk Lotniczych — załoga zgotowała gorącą owację na cześć Ludowego Wojska Polskiego i jego naczelnego Wodza Marszałka Polski Konsatntego Rokossowskiego.

W nagrodę za piękny występ zespołu, przodownice pracy „Ursusa" Jaskierska i Remiszewska, wśród serdecznych oklasków zebranych, wręczyły lotnikom wiązanki kwiatów. (z)

*

W Domu Słowa Polskiego odbyło się spotkanie młodzieży robotniczej z członkami zespołu Pieśni i Tańca Wojsk Lotniczych. Młodzież zgotowała lotnikom serdeczną owację, wznosząc okrzyki na cześć ludowego Wojska Polskiego i Marszałka Konstantego Rokossowskiego. (k)

*

23 sierpnia na Placu Feliksa Dzierżyńskiego odbyła się zabawa ludowa zorganizowana przez ZMP i Ligę Lotniczą z okazji Tygodnia Lotnictwa. W zabawie oprócz licznych rzesz publiczności wzięli udział piloci szybowcowi Aeroklubu Warszawskiego.

W województwie warszawskim członkowie ZMP i LL przygotowali wspólnie szereg imprez. Np. w Przasnyszu otwarto wystawę modelarską, która cieszyła się dużą popularnością wśród młodzieży. (dw)

*

Z inicjatywy ZMP — realizującego z zapałem uchwałę historycznego Plenum ZG ZMP o objęciu szefostwa nad lotnictwem, spotkania młodzieży z pilotami sportowymi i wojskowymi odbyły się w kilku największych zakładach pracy. M. in. młodzi robotnicy z Zakładów im. 1 Maja gorąco i serdecznie powitali przybyłą do nich delegację jednostki Wojsk Lotniczych. Jeden z członków delegacji — oficer Zdzisław Karkowski opowiedział zebranej młodzieży o historii oraz o bojowych tradycjach naszego lotnictwa wojskowego, wychowanego na wzorach Stalinowskich Sokołów.

Podobne spotkanie odbyło się w Zakładach im. gen. Świerczewskiego, gdzie młodzież serdecznie powitała przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego Wojsk Lotniczych. (w)

*

Na Placu Zwycięstwa odbyła się w niedzielę 24 sierpnia br. dla ludności stolicy centralna zabawa ludowa, na którą przybyli owacyjnie witani przez zebranych przodownicy wyszkolenia bojowego i politycznego Wojsk Lotniczych. Przodownik Wyszkolenia bojowego i politycznego z jednostki Wojsk Lotniczych — plut. Stanisław Schulz powiedział m. in.: „Odrodzone lotnictwo polskie, które wyrosło z ludu i służy ludowi obecnie po objęciu szefostwa przez ZMP nad Wojskami Lotniczymi — jeszcze

ROZKAZ MINISTRA OBRONY NARODOWEJ NA ŚWIĘTO LOTNICTWA

NR 41

Szeregowcy, podoficerowie, oficerowie i generałowie!

W dniu dzisiejszym Siły Zbrojne Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wraz z całym narodem obchodzą uroczyście Święto Lotnictwa.

Ludowe Lotnictwo Polskie zahartowane w walce o Polskę Ludową, ramię przy ramieniu z najpotężniejszym w świecie Lotnictwem Radzieckim, przebyło wspaniałą drogę rozwoju i stanowi dziś większą niż kiedykolwiek siłę bojową stojącą wraz z całym Wojskiem Polskim na straży pokoju, niepodległości naszej Ojczyzny i socjalistycznego budownictwa.

Objęcie przez Związek Młodzieży Polskiej szefostwa nad Wojskami Lotniczymi jest dowodem dalszego zacieśniania się więzi między naszymi Siłami Zbrojnymi i narodem i zobowiązuje żołnierzy Wojsk Lotniczych do jeszcze bardziej wytężonej pracy nad podnoszeniem swego wyszkolenia bojowego i politycznego.

Szeregowcy, podoficerowie, oficerowie i generałowie Wojsk Lotniczych!

Pozdrawiam Was w dniu Święta Lotnictwa Polski Ludowej i życzę dalszych osiągnięć w nieustannym rozwoju wiedzy wojskowej i politycznej, w doskonaleniu umiejętności technicznych i mistrzowskim opanowaniu nowoczesnego sprzętu lotniczego — w pracy nad stałym wzrostem gotowości bojowej Wojsk Lotniczych — w służbie Ojczyzny, w służbie pokoju.

Pozdrawiam członków Ligi Lotniczej i życzę im dalszych sukcesów w popularyzacji lotnictwa wśród młodzieży, w wychowywaniu młodych kadr sportowców lotniczych.

Niech żyje Ludowe Lotnictwo Polskie — chluba naszego narodu!

Niech żyje nasza ukochana Ojczyzna — Polska Rzeczpospolita Ludowa!

Niech żyje wódz narodu polskiego, nauczyciel i wychowawca Ludowego Wojska Polskiego — Prezydent Bolesław Bierut!

Niech żyje Chorąży światowego obozu pokoju i postępu — Wielki Stalin!

cz. p. o. MINISTRA OBRONY NARODOWEJ
(—) gen. broni
WŁADYSŁAW KORCZYC
Wiceminister Obrony Narodowej

Warszawa, dn. 23 sierpnia 1952 r.

W CAŁYM KRAJU

bardziej zacieśni więź sił zbrojnych z narodem. **(k)**

*

Łódź

W Łodzi na uroczystą akademię, która odbyła się w sali teatralnej ORZZ, przybyły liczne delegacje młodzieży oraz przedstawiciele jednostki wojsk lotniczych. W czasie akademii szczególnie gorąco oklaskiwano wystąpienie przedstawiciela Zarządu Łódzkiego ZMP — Konarzewskiego, który oświadczył, m. in.: „ZMP dołoży wszelkich starań, aby sprostać zadaniom w związku z objęciem szefostwa nad lotnictwem. Damy lotnictwu najlepszych, najofiarniejszych członków naszej organizacji — wiernych synów klasy robotniczej". W części artystycznej wystąpił zespół jednostki wojsk lotniczych, gorąco przyjęty przez zebranych.

Na terenie Łodzi i woj. warszawskiego w okresie „Tygodnia" powstały dziesiątki nowych kół Ligi Lotniczej, których większość zorganizowała młodzież ZMP z zakładów pracy i gromad. Np. w Łodzi w stadium organizacji znajduje się obecnie 20 młodzieżowych kół Ligi. Jako jedni z pierwszych, po powrocie ze Zlotu, nowe koła utworzyli młodzi robotnicy z łódzkich fabryk: ZPB im. Dzierżyńskiego, ZPB im. gen. Waltera, ZPDz. im. E. Plater, ZPDz. im. M. Buczka, ZPW im. Łukasińskiego, Łódzkich Zakładów Energetycznych i Łódzkiej Fabryki Zegarów.

Poza tym odbył się w Łodzi wielki festyn, w którym wzięli udział artyści scen łódzkich, zespoły świetlicowe oraz zespół jednostki Wojsk Lotniczych. W czasie festynu odbyły się pokazy modeli latających, skoki z wieży spadochronowej oraz rozgrywki sportowe. **(lam)**

Kraków

W woj. krakowskim do świetlic fabrycznych i gromadzkich wyruszyło 40 młodych pilotów, którzy wygłaszali pogadanki i prelekcje na temat osiągnięć i pokojowej roli naszego ludowego lotnictwa. ZMP-owcy z krakowskich zakładów pracy opracowali specjalne audycje, które nadawane były przez miejscowe radiowęzły. Np. w Zakładach Budowy Maszyn i Aparatury w Krakowie audycje takie nadawane były trzy razy dziennie. W krakowskich kinach wyświetlano interesujące filmy lotnicze, jak: „Zwycięskie skrzydła", „Szalony lotnik" i inne. Przed każdym seansem wygłaszano krótkie prelekcje o lotnictwie.

*

W sali Państwowej Filharmonii odbyła się uroczysta akademia, zorganizowana z inicjatywy ZMP. W uroczystości wziął m. in. udział uczestnik pierwszych walk naszego odrodzonego lotnictwa z hitlerowskimi piratami powietrznymi, oficer lotnictwa Edward Chromy. Na zakończenie akademii zebrani uchwalili rezolucję, potępiającą barbarzyńców amerykańskich, którzy w walce z bohaterskim narodem koreańskim stosują bomby bakteriologiczne. **(ch)**

Poznań

W Poznaniu Liga Lotnicza otworzyła w Związku z „VI Tygodniem Lotnictwa" specjalną wystawę, poświęconą dorobkowi naszych szybowników i modelarzy. Wśród eksponatów znajdował się m. in. szkolny model szybowca „Żak", wykonany przez 12-letniego Józefa Bugalskiego. Podobne wystawy otwarto również we Wrześni i innych miastach Wielkopolski. W dniu Święta Lotnictwa oddana została do użytku 58-metrowa wieża spadochronowa dla masowego szkolenia. Pierwszy skok wykonał, przy aplauzie licznie zgromadzonej publiczności, znany skoczek spadochronowy — 20-letni ZMP-owiec, Zbigniew Turowski. Innym, również atrakcyjnym punktem programu ostatniego dnia „Tygodnia" w Poznaniu były pokazy modeli latających na Placu Wolności. **(wap)**

Kielce

W Kielcach, podobnie jak we wszystkich miejscowościach naszego kraju, imprezy „Tygodnia" przygotowały wspólnie Liga Lotnicza i ZMP. W licznych zakładach pracy Kielecczyzny: w Starachowicach, Radomiu, Skarżysku, Ostrowcu i innych — odbyły się spotkania młodzieży z lotnikami. **(w)**

ROK SZKOLNY ROZPOCZĘTY

Rozpoczął się rok szkolny. Wraz z setkami tysięcy uczniów w całym kraju pospieszyli do szkół również i uczniowie szkół lotniczych. I ci, którzy po raz pierwszy przestąpili ich progi, i ci, którzy zgłębili już pierwsze tajemnice zawiłej i niełatwej, ale i urzekająco ciekawej wiedzy lotniczej.

W bieżącym roku stają przed Wami, koledzy, poważne zadania. Wielu z Was było na Zlocie Młodych Przodowników, a z pewnością każdy słuchał przez radio słów Ślubowania i powtarzał je w myśli. Zobowiązywał się do lepszej i wydajniejszej pracy dla naszej Ludowej Ojczyzny, myślał może o tym, jak zabierze się do nauki z nowym rokiem szkolnym.

Dziś czas już na zrealizowanie tych zobowiązań. Od pierwszego dnia nauki w szkole musicie uczyć się systematycznie i sumiennie. Pamiętajcie, że w lotnictwie nie ma rzeczy nieważnych. Najdrobniejsza nawet rzecz, zaniedbana czy niezrozumiała może później urosnąć do rozmiarów wielkiej i trudnej do przebycia przeszkody.

Dlatego też uczcie się kolektywnie, pamiętając o starej zasadzie, że co kilka głów to nie jedna. Jeżeli macie jakieś najmniejsze nawet wątpliwości, pytajcie zaraz waszego wykładowcy, żądajcie wyjaśnień. Punktem honoru każdego z was musi być doskonałe opanowanie wiedzy lotniczej, która przecież należy do jednego z najmłodszych i najtrudniejszych odcinków wiedzy ludzkiej. Rozwijajcie w sobie stale zamiłowanie do samodzielnego pogłębiania wiedzy lotniczej, tę twórczą ciekawość, z której powstało już bardzo wiele doniosłych wynalazków.

Pracujcie jednocześnie aktywnie w kołach Ligi Lotniczej. Przerabiajcie Kursy Wstępnego Wyszkolenia Lotniczego, urządzajcie przy pomocy miejscowych aeroklubów wycieczki na lotniska, organizujcie spotkania z pilotami sportowymi. Pamiętajcie przy tym, że wasze lotnicze wiadomości muszą być stale uzupełnianie i pogłębianie drogą praktyki. Pracujcie pilnie w warsztatach lotniczych, zaznajamiajcie się z budową płatowców, silników i przyrządów pokładowych.

Również i ci z was, którzy pragną w przyszłości zostać konstruktorami lotniczymi, a obecnie uczą się w szkołach ogólnokształcących, niech nie zapominają o bardzo dobrym opanowywaniu matematyki i fizyki, rysunku, a także języków obcych, w szczególności języka rosyjskiego, jako języka najbogatszej na świecie literatury lotniczej.

Codziennie, w każdej chwili waszej nauki pamiętajcie o tym, że kraj potrzebuje fachowców lotniczych o dużym zasobie wiadomości i bezgranicznie oddanych naszej ludowej Ojczyźnie. Państwo, które umożliwia Wam wszystkim naukę, nie może się na Was zawieść.

MODELARZE Z WARSZAWY NIE DOPISALI...

13 sierpnia 1952. Na dziś są przewidziane starty modeli latających z napędem silnikowym. Od rana piękna pogoda — upalnie, silne nasłonecznienie. Komisja techniczna pracowicie sprawdza zgodność modeli z przepisami FAI i z istotnym stanem rzeczy.

W tym roku zwraca uwagę staranniejsze opracowanie kart zgłoszeń modeli, zawierających szczegółowe dane każdego modelu. W związku z tym komisja ma bardzo ułatwioną pracę i proces sprawdzania przebiega szybko.

A jak z punktacją po trzech dniach zawodów?

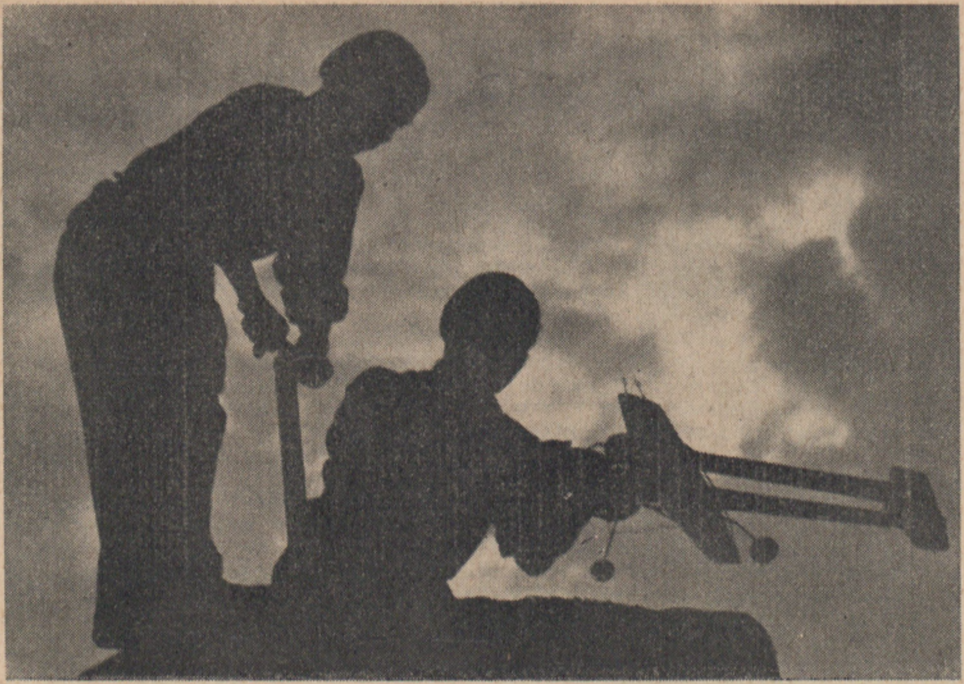
Na pierwszym miejscu uplasował się Kraków — 7 092,10 pkt, na drugim Katowice — 4 518,23 pkt, na trzecim Łódź — 4 088,61 pkt, czwarte miejsce przypadło Bydgoszczy — 3 827,09 pkt, piąte zajął Białystok — 3 617,44 pkt. Dalsza kolejność miejsc: Gdańsk, Szczecin, Poznań, Rzeszów, Kielce, Wrocław, Lublin, Opole. Na ostatnim miejscu... znalazła się Warszawa. Dlaczego tak marnie?

Odpowiedź na to pytanie jest smutna dla ekipy warszawskiej i bardzo źle świadczy o jej sportowej ambicji. Po prostu — brak dyscypliny, wyrażający się w niestawieniu się na zawody dwóch zawodników, a to Bredszneidera i Batorego oraz nieobsadzeniu wszystkich konkurencji. Lekkomyślność ta kosztuje Warszawę dużo wstydu. Jeśli chodzi o nieobsadzenie konkurencji, to brak było zawodników warszawskich w szybowcach wyczynowych i kadłubówkach z napędem gumowym.

*

Jesteśmy na starcie. Za dwie minuty — pierwszy start. Przygotowuje się teraz Ludwik Baranowicz z Gdańska. Już zapuścił silnik, który jednak przerywa. Dobiega 5 minut — silnik nie zaskoczył. Zawodnik schodzi ze startu. W komisji zapisują mu 0 punktów. A więc pierwszy start — bez efektu.

Teraz idzie na start Janusz Cofta z Bydgoszczy. Jemu również nie powodzi się — dostaje 0 pkt. Czy trzeci zawodnik wreszcie wystartuje? Jan Borek z Katowic zapuszcza właśnie silnik. Wystartował! Czas pracy silnika jednak przekroczył 30 sekund. Zawodnikowi znów zapisuje się 0.



XVII OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY WROCŁAW

Mija pół godziny. Start za startem przebiega teraz sprawnie. Ładnie latał przed chwilą model Władysława Szczepaniaka z Łodzi — 2 min. 11 sek. Wreszcie! Passa falstartów minęła.

Humor nie opuszcza modelarzy. Okazuje się, że na zawodach jest również ekipa arabska z szeikiem Wacławem Kuraszem na czele. Szef ekipy i jej członkowie właśnie galopują do deski startowej, wzbudzając podziw bielą burnusów (z chustek) i obszernych szortów (ostatnio rozpowszechnionych bardzo wśród szczecińskiego plemienia modelarzy). Niestety, lot zawodnika szczecińskiego nie jest zbyt udany.

Starty modeli wodnopłatów należą do najbardziej ciekawych momentów na zawodach



Od 20 minut utrzymuje się już w powietrzu model zawodnika warszawskiego Waldemara Salacha. Miał przekroczony czas pracy silnika, więc nie liczy mu się ten start w punktacji za wodów. Tym niemniej — rekord krajowy jest już zagrożony. Mija jeszcze 5 minut. Model jednak już wylądował, po 25,5 minutach lotu. A więc tylko 2 minuty dzieliły go od rekordu krajowego.

Pogoda — wspaniała. Termika jak marzenie. Rozbudowują się szlaki cumulusów. Słońce pali niesamowicie. Daje się dotkliwie odczuć brak samolotu do pogoni za modelami. I tak np. uciekł pięknie lecący model Kiesewetterowi ze Szczecina. W przeciągu 3 minut znikł z pola widzenia, mając wielkie wznoszenie. Należy przypuszczać, że gdyby lot ten był kontrolowany przez samolot, rekord musiałby paść. A więc — poważny zarzut pod adresem organizacji zawodów: gdzie samolot? Należało wszystko uczynić, aby samolot był.

*

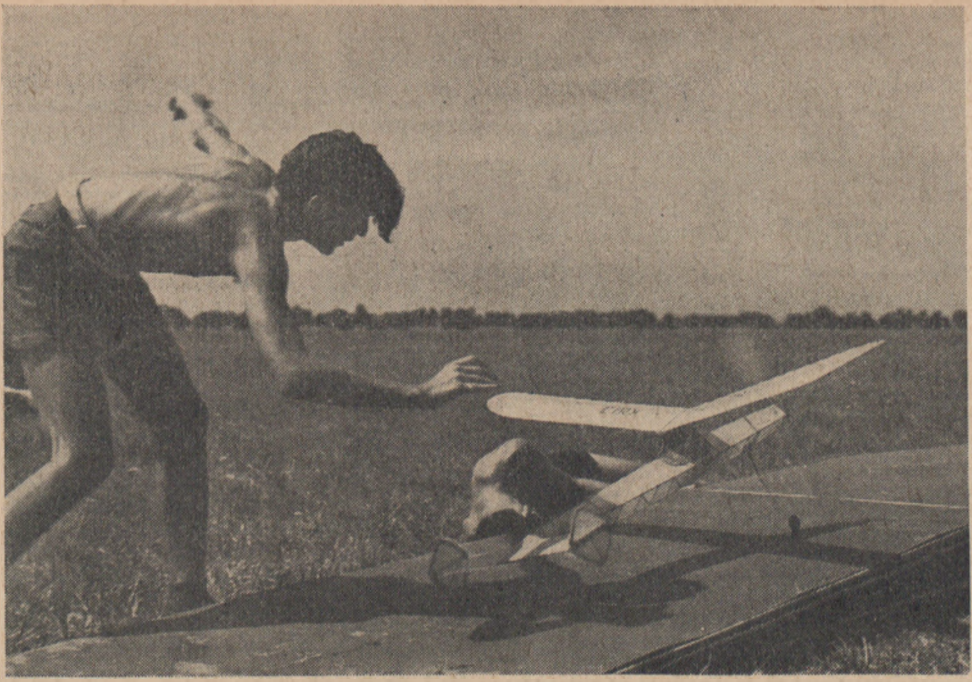
Wieczór, komisja oblicza wyniki. Loty modeli silnikowych nie zostały jeszcze zakończone, przeciągną się jeszcze na pewno do wieczora dnia następnego.

Tym niemniej warto zainteresować się najlepszymi wynikami dnia. I tak: **model Władysława Szczepaniaka z Łodzi uzyskał czas 2 min. 11 sek., model Jana Gawęckiego z Poznania — 1 min. 1 sek., model Tadeusza Pelczarskiego z Rzeszowa — 2 min. 23,5 sek., model Stefana Różyckiego z Wrocławia — 1 min. 30,5 sek.**

Obliczono już także punktację zespołową. Na pierwszym miejscu w dalszym ciągu jest z ogromną przewagą punktów ekipa Krakowa — 7 241,24 pkt; dalsze miejsca: Katowice — 4 953,19 pkt, Łódź — 4 640,30 pkt, Bydgoszcz, Rzeszów, Poznań, Gdańsk, Białystok, Szczecin, Kielce, Wrocław, Lublin, Opole i Warszawa.

BARNAŚ Z KRAKOWA BIJE REKORD POLSKI

14 sierpnia 1952. Od rana — starty modeli wodnopłatów. Niezmiernie ciekawa konkurencja, silnie obsadzona



MODELI LATAJĄCYCH 10-17.VIII.52

przez najlepszych specjalistów w tej kategorii modeli.

Kończy się już próba szczelności pływaków. Wokół obszernego stawu rozsiedli się liczni widzowie. Komisja wywołuje zawodników do startu:

Kosowski — Opole — na start!

Anatol Kosowski nakręca gumę swego wodnopłata. Nagle... trrrach, guma pękła. Rozniosło zupełnie przód modelu. Ano, trudno, zdarza się...

Startuje teraz model Bolesława Deglera. Ładnie wyszedł w powietrze, nabiera wolno wysokości. odwrócił się z wiatrem. Po minucie i 52 sekundach wylądował w pobliskim zagajniku.

A teraz — Henryk Zawal. Model jego wykonał lot w czasie 1 min. 12,5 sek. Leciał regularnie, bez „cudów". Tak samo pewnie latała silnikówna Mariana Kosmowskiego, utrzymując się w powietrzu 55 sek.

W tej chwili wychodzi w powietrze silnikowy wodnopłat Staszka Grabowskiego z Warszawy. Niestety, silnik przerwał i model po przeleceniu kilkunastu metrów wpadł do wody. Z wprawą wyciąga go dyżurny pływak — kol. Czajkowski z Warszawy.

Pogoda zepsuła się. Słońce skryło się za chmury, powiał dość silny wiatr. Starty odbywają się w nader ciężkich warunkach.

Na starcie jest teraz Renata Górska z silnikówką. Model jest w powietrzu, silnik przerywa po 19 sekundach, płynny lot, lądowanie w niedalekich zaroślach. Czas lotu bezsilnikowego — 48 sek. Do tej pory najdłuższy lot ma gumówka Deglera — 2 min. 47 sek.

Dziś już przyleciał samolot do pogoni za modelami. Pogoda znów się klaruje. Właśnie ucieka model zawodnika wrocławskiego Marka Konieczki. W tej chwili radiostacja daje sygnał pilotowi do startu. Model oddala się coraz bardziej, klubowy „Piper" już jest w powietrzu. Siedzący na dachu obserwator z lunetą ma na oku model. Informując pilota o kierunku, radiostacja naprowadza samolot na uciekający model. „Piper" znika z oczu.

Model znaleziono. Wylądował daleko na polu. Czasu lotu nie liczy mu się, gdyż silnik pracował ponad 30 sek.

O godzinie 18-tej zakończono loty wodnopłatów.

W pół godziny później, nie tracąc ani chwili czasu zaczęto loty modeli latających z napędem silnikowym (dalszy ciąg konkurencji z dnia poprzedniego).

W ciągu dnia niektórzy zawodnicy podejmowali próby bicia rekordów. I tak **Józef Barnaś z Krakowa zdecydował się zaatakować rekord krajowy swym modelem bezogonowca z napędem gumowym. Rekord padł — biały bezogonowiec wykonał lot w czasie 3 min. 47,2 sek. Brawo Kraków!**

Dowiadujemy się kto był najlepszy w rozgrywanych w ciągu dnia konkurencjach. A więc wodnopłaty: w gumówkach 1 i 2 miejsce zajął Bolesław Degler z Poznania, 3 miejsce Henryk Zawal, też z Poznania. W silnikowych — 1 i 2 miejsce zajął Marek Konieczka z Wrocławia. W grupie wyczynowców (silnikowcy) 1 miejsce zajął Stefan Bombol z Wrocławia, 2 miejsce Renata Górska z Katowic.

REKORD POLSKI — 90,45 KM/GODZ. W KATEGORII 2,5 CM³

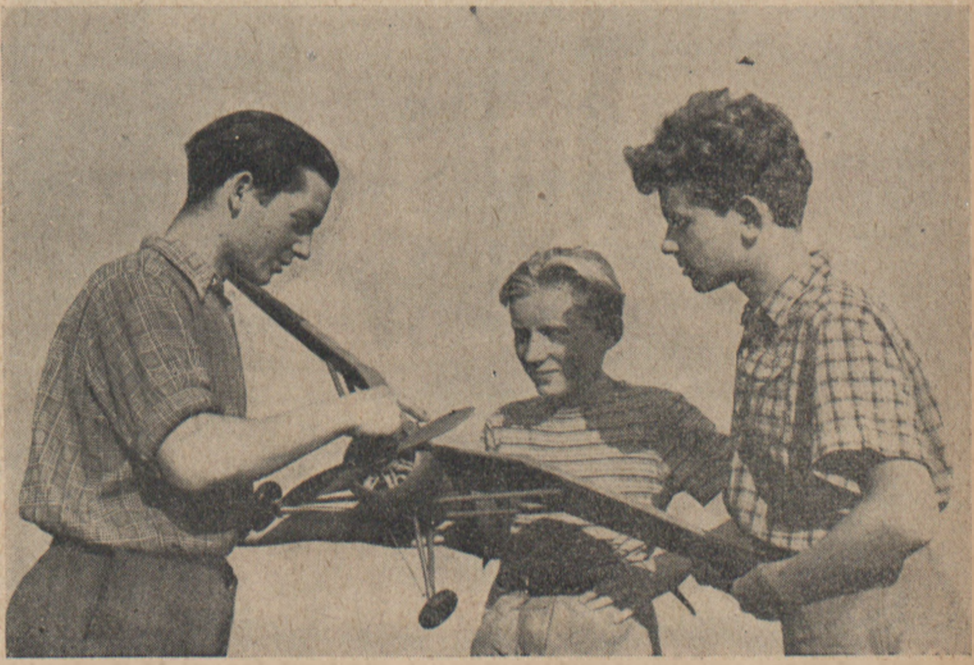
15 sierpnia 1952. Ranek wstał wietrzny, mało słoneczny. Na starcie — zawodnicy z modelami wolnolatającymi z napędem silnikowym. Są to końcowe starty drugich modeli, dokończenie tej długiej konkurencji z dnia poprzedniego. Pomimo dobrych warunków atmosferycznych (brak upału podobno wpływa dodatnio na szybkie zaskakiwanie silniczków) modele latają niemrawo, praca silników nie przekracza na ogół 15 sekund. Wniosek? Zła regulacja silniczków, zawodnicy — starym, złym zwyczajem — niewiele dbają o regulację. Ktoś mówi, że zbyt mało odbywa się u nas zawodów i skutkiem tego zawodnicy mają niewiele wprawy w regulowaniu silników. Ano, jest w tym jednak dużo słuszności. Inaczej wygląda puszczanie modeli u siebie na łące, a zupełnie inaczej na zawodach.

W każdym razie zasada, że „dobry start — podstawą zwycięstwa" — mało ma posłuchu dzisiejszego przedpołudnia.

Rozglądam się po modelach. Zwraca uwagę bardzo ciekawa konstrukcja Tadeusza Pelczarskiego z Rzeszowa. Model jego — to niziutki parasol z sysetrycznym statecznikiem i silnikiem zamocowanym pod dużym kątem ujemnym. W tej chwili startuje: wyszedł świecą w powietrze, szybkie wznoszenie, silnik pracuje regularnie: 15, 18, 20, 26 i pół sekundy. Dobrze! Model odlatuje na kraj lotniska. Po 2 minutach i 35 sekundach ogólnego czasu lotu — ląduje. Nieźle!

Zawodnicy jeden za drugim zgłaszają próby bicia rekordów. Do tej pory — niestety, żadna próba nie powiodła się.

Pięknie latał na zawodach model samolotu P-11 — Izydora Kuncewicza (Gdańsk).
Foto: Koszewski — LL (4)



(c. d. ze str. 639)

Do startu dopuszczono dziś zawodnika warszawskiego Bredszneidera, który przybył dopiero teraz na zawody, na skutek wypadku (zranienia dłoni). Ekipa Warszawy została więc poważnie wzmocniona, co zresztą nie uratuje jej od utknięcia na szarym końcu w klasyfikacji ogólnej.

*

O godzinie 13-tej rozpoczęto starty modeli na uwięzi. Teren niezbyt odpowiedni: betonka, pocięta na prostokątne i kwadratowe wycinki, na dodatek powierzchnia mocno nierówna. Zobaczymy, czy nie wpłynie to ujemnie na straty.

*

Silnik już warczy. Startuje model Zdzisława Swarnowskiego (Poznań). Przeleciał swoje 14 okrążeń (tyle robią modele z silnikami o pojemności do 2,5 cm³) w czasie 50,5 sekundy, a więc z szybkością 71,28 km/godz. Drugi — startuje Witkowski, również z Poznania. Jego model przeleciał 14 okrążeń w 50 sek. (72 km/godz.).

A więc — loty odbywają się jakoś bez przeszkód. Wystartował teraz trzeci poznaniak — Janek Gawęcki, zeszłoroczny zwycięzca na XVI OZML w kategorii modeli szkolnych.

Dobrze Janku, model przeleciał 14 okrążeń w 44 sekundy, z szybkością 81,81 km/godz. Prowadziłeś model bardzo nerwowo, ale — to jest na przyszłość do usunięcia. Do tej pory masz najlepszy czas w tej kategorii.

A teraz Katowice. Do stratu gotuje się Renata Górska. Mija przepisowe 5 minut, niestety, silnik nie zaskoczył. Zawodniczka schodzi z betonki, ustępując miejsca Januszowi Cofcie z Bydgoszczy.

Zawodnikowi w skupieniu pomaga dwóch pomocników. Grrrrr... — silnik wreszcie zaskoczył. Kilka podskoków, model jest już w powietrzu. Mija okrążenie, model uderza w beton, silnik przerywa. Zawodnik nie rezygnuje, powtarza lot, znów pechowo, wreszcie musi zejść z placu.

Jak widać, zaczyna się zła passa. Loty zaczynają nie wychodzić. Nie udaje się również lot zawodnikowi warszawskiemu Jerzemu Zwolińskiemu.

Jednak tzw. zła passa jest po to, żeby ją przerwać. Uczynił to po dłuższym dopiero okresie czasu... znów **Zdzisław Swarnowski.** Była już godzina 16-ta. Młodziutki chłopiec **przeprowadził swój model przez 14 okrążeń z dużą szybkością 90,45 km/godz.** Rzut oka w tabelę rekordów: jest rekord! **Padł rekord krajowy w kategorii do 2,5 cm³. Brawo Swarnowski!** Zawodnika nagradzają hucznymi oklaskami.

*

Stosunkowo duża ilość zawodników rezygnuje z walki. Kosmowskiemu „nawaliła" świeca, Szczepaniakowi z Łodzi — pękł wał w silniku, wycofał się Bombol z Wrocławia, potem Pierchała z Katowic. Sytuacja niewyraźna. W tej chwili przychodzi Bredszneider i ze smutną miną melduje, że musi zrezygnować z konkurencji. Na nic poszedł trud pośpiesznej podróży i gorączkowa praca nad uruchomieniem silnika (mimo poharatanej ręki). Silnik jest niedotarty, ani rusz, nie do uruchomienia. Szkoda, kolego Włodku.

Emocjonująca walka trwa do wieczora. Dalsze jej koleje toczyć się będą w dniu jutrzejszym. Dziś nie zdążono przed zmrokiem zakończyć konkurencji. Z godnych uwagi dzisiejszych wyników należy wymienić: **100 km/godz. (Górska, w kat. do 2,5 cm³)** oraz **124 km/godz. (Degler, w kat do 10 cm³).**

A pod wieczór — mała sensacja: jak doniósł „wywiad" z pokoju komisji, ekipie Krakowa depce już po piętach w punktacji zespołowej Poznań. Pierwsze miejsce ma dotychczas: Kraków — 7 541,58 pkt, drugie Poznań — 7 523,83: Znawcy twierdzą, że Kraków będzie musiał ustąpić pierwszeństwo Poznaniowi. Zobaczymy!

Jak wynikło potem z obliczeń komisji 1 miejsce w modelach silnikowych latających zajął Jan Gawęcki (Poznań) przed Władysławem Szczepaniakiem (Łódź) i Tadeuszem Pelczarskim (Rzeszów).

DZIESIĘĆ MODELI REDUKCYJNYCH

16 sierpnia 1952. Ostatni dzień zawodów. Na przeszkodzie dalszemu ciągowi startów modeli na uwięzi staje gęsty, dokuczliwy deszczyk.

Godzina 10,15. Deszcz przestał padać. Start uruchomiony.

Znów trójka za trójką wchodzą na betonkę. (1 zawodnik plus 2 pomocników). Grają silniczki.

Mija pierwsza godzina lotów. Dużo jest już kraks, połamanych śmigieł, roztrzaskanych kadłubów. Silniczki w większości zaskakują — kiedy chcą. Smutne, ale prawdziwe. Na tle reszty ekip zdecydowanie wyróżnia się jednak — poznańska: u nich zawodnik jest panem silnika, modele latają dobrze, wyniki — godne są uwagi.

Z lepszych lotów należałoby dziś w tej konkurencji wymienić tylko: **80 km/godz. (Górska,** piękny model dwupłatowca akrobacyjnego, **w kat. do 10 cm³,** poza konkursem) **i 75,78 km/godz (Kosmowski, w kat. do 2,5 cm³).**

*

Godzina 16-ta. Za chwilę zaczną się starty modeli redukcyjno-latających. Punktowaniu podlegać będą: podobieństwo wykonania modelu z oryginałem i staranność wykonania. Każdy model musi wykonać lot w czasie minimum 30 sekund.

Komisja przed startem przegląda modele i przyznaje punkty. Modeli jest ogółem dziesięć: radzieckie — I-15 „Czajka", I-16 „Jastrząb", „Po-2" (dwa egzemplarze), „Jak-12", czechosłowacki „Sokół", polskie: „P-11", „RWD-8", „RWD-5" i „Pegaz".

Modele są bardzo starannie wykonane.

Komisja ma trudne zadanie, chcąc sprawiedliwie przyznać punkty. Oczu po prostu nie można oderwać od dziesięciu pięknych małych maszyn. uszeregowanych w długą linię do przeglądu.

Pierwsze modele startują. Oto warczy już silnik „RWD-8" — Antoniego Bednarka ze Szczecina. Foto — Koszewski z zajadłością łapie na obiektyw każdą scenę. „Ósemka" ładnie wychodzi w powietrze, nabiera wysokości i oddala się w kierunku lasu. Potem silnik gaśnie i model łagodnie schodzi nad lotnisko. Wylądował. Pięknie, Bednarek. Trochę mniej udanym lotem pochwalił się model „RWD-5" Ryszarda Goduńskiego ze Szczecina. Jednakże 30 sekund wytrzymał w powietrzu.

Trzeci wystartował „Po-2" Ludwika Baranowicza z Gdańska. Niestety, model po 5 sekundach lotu skraksował.

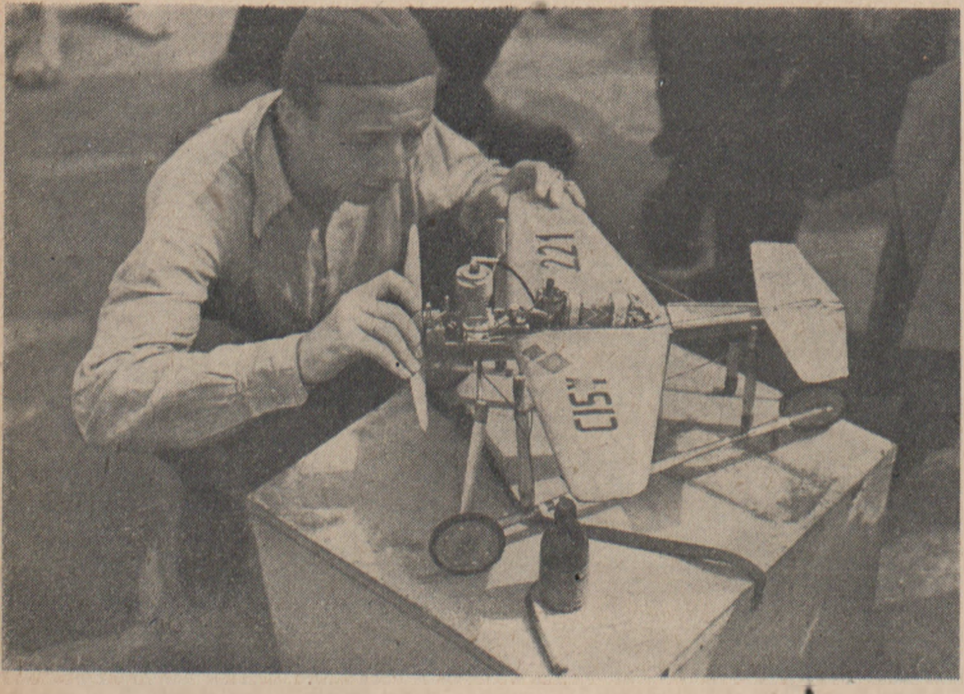
Czwarty — wyszedł w powietrze **„Jak-12" Zbigniewa Maciejewskiego (Szczecin). Silnik od razu zapala, model pięknie startuje, następuje blisko 2-minutowy,** podziwiany przez wszystkich **lot. Brawo, Szczecin!** Należy się Wam szczere uznanie za wytężoną pracę i piękne wyniki w tej kategorii. Szczeciniacy cieszą się. Nic dziwnego, jak dotąd — są w „redukcjach" bezkonkurencyjni.

A teraz — „Sokół" Władysława Drożdża z Krakowa. Długi, fascynujący lot. To samo „P-11" Izydora Kuncewicza, z Gdańska. Duża niespodzianka, brawo. Kraków i Gdańsk to bardzo silna konkurencja dla Szczecina.

„Pegaz" — Janiny Tomaszewskiej z Poznania nie chciał wystartować, mimo usiłowań właścicielki. Pechowy był również pierwszy lot „Po-2" Kiesewettera (Szczecin), którego maszyna wpadła na widzów po starcie. Ambitny szczeciniak nie zrezygnował jednak i powtórzył lot. Tym razem — było dobrze.

Na ostatku wystartował „I-15" Andrzeja Balcerskiego z Gdańska — lot trwał tylko 2-3 sekundy, a po nim lot pokazowy wykonał „I-16" (na uwięzi) Andrzeja Leitnera z Gdańska.

Wacław Kulik ze Szczecina, konstruktor silniczków modelarskich, pełnił na zawodach obowiązki członka komisji sędziowskiej.



W kategorii modeli specjalnych latały: ornitoptery Zygfryda Fojcika z Katowic i Ryszarda Piaseckiego z Gdańska oraz śmigłowiec Józefa Ziółkowskiego ze Szczecina. Loty krótkotrwałe, lecz ciekawe. Po nich jeszcze latał **odrzutowiec Henryka Zawala, osiągając bardzo dobrą szybkość 171,42 km/godz.** Emocji było przytem co nie miara!

Pełen wrażeń ostatni dzień lotów zakończył się. Szkoda...

*

Niedziela, 17 sierpnia. Koniec Zawodów. Komisja oblicza od rana ostateczne wyniki. Zaglądam jeszcze do wyników w kategorii modeli redukcyjno-latających. Pierwsze miejsce przyznane zostało zawodnikowi krakowskiemu Władysławowi Drożdżowi, którego model „Sokół" zachwycił wszystkich długim, pięknym lotem i wyróżnił się starannym wykonaniem oraz podobieństwem do oryginalnego samolotu czechosłowackiego „Sokół".

Drugie miejsce — „Po-2" Ryszarda Kiesewettera (Szczecin), trzecie — „RWD-5" Ryszarda Godużskiego (Szczecin), czwarte — „P-11" Izydora Kuncewicza (Gdańsk), piąte — „Jak-12" Zbigniewa Maciejewskiego (Szczecin) i szóste — „RWD-8" Antoniego Bednarka (Szczecin).

KRÓTKIE WNIOSKI

Walka o pierwszeństwo na Zawodach była bardzo zacięta i bardzo sportowa. W porównaniu z zeszłorocznymi zawodami ogólnopolskimi dał się odczuć duży napływ nowych sił — na starcie słychać było wciąż nowe nazwiska.

Sporo modelarzy, którzy w zeszłym roku startowali na XVI OZML w Poznaniu, w tegorocznych zawodach startowało o jedną lub dwie kategorie modeli wyżej. Przykładem tu może służyć Janek Gawęcki z Poznania.

Jedno i drugie zjawisko dobrze świadczy o rosnącej popularności i ciągłym rozwoju małego lotnictwa. Gorzej jest trochę z poziomem wyszkolenia. Nieopanowanie modeli, nieporadność widoczna np. przy uruchamianiu silniczków i skromne naogół... wyniki XVII OZML dają sporo do myślenia obserwatorowi. Tak samo — sprawą wymagającą pieczołowitego wglądu jest bardzo nierównomierny poziom wyszkolenia i dycypliny, dający się zauważyć wśród zawodników poszczególnych okręgów. Przykład dodatni — ekipa Poznania lub Szczecina, przykład ujemny — ekipa Warszawy. Tu trzeba mocno śrubkę podkręcić aby było dobrze.

Rzeczą godną uwagi było również na zawodach o wiele silniejsze niż w r. ub. obsadzenie konkurencji modeli redukcyjno - latających.

Na szczególną analizę XVII Zawodów — jeszcze nie tutaj miejsce. Uczyni to kto inny, w innym numerze SiM-u. Teraz zaś należy powiedzieć śmiało, że XVII OZML, pomimo trudnych warunków w jakich się odbywały (dużo uznania dla kol. Zdzisława Pakielewicza z Okręgu Wrocławskiego za jego pracę w organizowaniu zawodów) — w zupełności spełniły swe zadanie, przyczyniając się do dalszego spopularyzowania modelarstwa lotniczego wśród młodzieży. A to znaczy bardzo wiele, zważając, że małe lotnictwo — to dziś na prawdę przedsionek do dużego lotnictwa, wiernego obrońcy naszych granic.

JERZY ZARĘBSKI



Ryszard Kiesewetter uzyskał drugie miejsce w konkurencji modeli redukcyjno-latających, za model samolotu Po-2.
Foto: Koszewski — LL (2)

WYNIKI XVII OGÓLNOPOLSKICH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH

Miejsce	Nazwisko i imię	Okręg LL	Czasy lotów w sekundach I	II	III	Ilość punktów	Grupa
Kat. A szybowcowe szkolne							
I	Bujalski Józef	Poznań	60	54	54,5	524,70	
II	Haide Franciszek	Katowice	56	54	42,5	510,90	
III	Rusek Henryk	Kraków	31	66,5	34	484,58	
Kat. B modele szkolne z napędem gumowym							
I	Rusek Henryk	Kraków	63,5	82	79	561,43	
II	Bujalski Józef	Poznań	61	75	80	556,35	
III	Haide Franciszek	Katowice	40	54	53,5	506,20	
Kat. C modele kadłubowe szybowców							
I	Paździorek Maksymilian	Katowice	1191	93	90	733,89	II
II	Imbirowicz Jan	Wrocław	145	257	176	681,68	
I	Grabowski Henryk	Kraków	1216	104	141	725,11	III
II	Ginalski Kazimierz	Rzeszów	266	217	243	714,68	
Kat. D modele kadłubowe z napędem gumowym							
I	Swarnowski Zdzisław	Poznań	70	135	76	585,50	II
II	Kuźma Jerzy	Kraków	79	69	52,5	545,50	
I	Barnaś Józef	Kraków	99	81	110	772,90	III
II	Barnaś Józef	Kraków	67	51	109	723,23	
Kat. E. modele z napędem silnikowym							
I	Gawęcki Jan	Poznań	80,5	65,5	71	557,33	II
II	Szczepaniak Władysław	Łódź	131	47	53,5	551,69	
I	Pelczarski Tadeusz	Rzeszów	85,5	143,5	77,5	597,84	III
II	Pelczarski Tadeusz	Rzeszów	32	91	108,5	549,96	
Kat. F. modele wodnopłatowców z napędem gumowym							
I	Degler Bolesław	Poznań	112	167	138	641,18	III
II	Degler Bolesław	Poznań	115	157,5	111,5	630,53	
Kat. G modele wodnopłatów z napędem silnikowym							
I	Konieczka Marek	Wrocław	21	11	24	378,36	II
II	Konieczka Marek	Wrocław	10,5	14,5	19	346,14	
I	Bombol Stefan	Wrocław	48,5	66,5	36,5	507,19	III
II	Górska Renata	Katowice	48	58,5	41	506,12	
Modele redukcyjno-latające							
I	Dróżdż Władysław	Kraków		—		115,00	II
II	Kiesewetter Ryszard	Szczecin		—		109,50	III
Modele szybkościowe na uwięzi klasa I (km/godz)							
I	Gawęcki Jan	Poznań	83,33	81,81		1 369,40	II
II	Swarnowski Zdzisław	Poznań	90,45	71,28	84,90	1 332,60	
III	Górska Renata	Katowice	100,00	100,55		1 611,00	III
Modele szybkościowe na uwięzi klasa III							
I	Degler Bolesław	Poznań	124,13			682,60	III
Modele szybkościowe na uwięzi (odrzutowe)							
I	Zawal Henryk	Poznań	171,42			1 428,40	III

UWAGA: grupa II oznacza zawodników do lat 22
„ III „ „ którzy ukończyli 22 rok życia

ZE ŚWIATA

WALKI W KOREI

Dowództwo naczelne Koreańskiej Armii Ludowej w Komunikacie ogłoszonym 21 sierpnia w Phenjanie donosi, iż na frontach nie zaszły żadne szczególne zmiany.

Ubiegłej nocy przeszło 100 amerykańskich bombowców typu „B-29" w ciągu 8 godzin w sposób barbarzyński bombardowało ludność cywilną Phenjanu. Zginęło wielu mieszkańców; zniszczono znaczną ilość domów mieszkalnych.

Specjalne oddziały strzelców - niszczycieli samolotów zestrzeliły 4 samoloty nieprzyjacielskie.

W CIĄGU LIPCA AGRESORZY W KOREI STRACILI 269 SAMOLOTÓW

Agencja Nowych Chin donosi, iż wojska nieprzyjacielskie straciły na frontach koreańskich w lipcu br. 19 502 żołnierzy i oficerów, w tym Amerykanie stracili 8 962 żołnierzy i oficerów, zaś odziały lisynmanowskie — 10 049 żołnierzy i oficerów.

Oddziały wojsk ludowych i ochotników chińskich zestrzeliły 120 i uszkodziły 149 samolotów nieprzyjacielskich, zniszczyły lub uszkodziły 99 czołgów, 29 dział oraz 87 pojazdów mechanicznych.

„JUNKERS-WERKE" PRACUJĄ ZNÓW

Jak donosi agencja ADN, we wrześniu mają udać się do Londynu czołowi hitlerowscy konstruktorzy samolotów: Ernst Heinkel, dyrektor byłego „Dorniera" i dyrektor nowootwartych zakładów „Junkers-Werke". Celem wizyty będzie wskrzeszenie i uruchomienie wszystkich fabryk lotniczych w Trizonii. Gazeta zachodnio-niemiecka „Wiesbadener Kurier" donosi, że zostały już przeprowadzone rozmowy z przedstawicielami kapitału angielskiego i amerykańskiego w sprawie zapewnienia odradzającemu się przemysłowi odpowiednich środków materialnych.

Te same fabryki, które zaledwie parę lat temu produkowały dla Hitlera, mają dziś produkować dla Adenauera (którego siostrzeniec, nawiasem mówiąc, jest dyrektorem zakładów Junkersa). Ci sami konstruktorzy, którzy parę lat temu konstruowali myśliwce i bombowce dla Luftwaffe, mają dziś konstruować maszyny bojowe dla amerykańsko - hitlerowskich wojsk lotniczych. Tym razem jednak sytuacja zmieniła się w sposób zasadniczy: o wojnie i pokoju, o tym czy samoloty z czarnym krzyżem na skrzydłach wystartują czy nie — decyduje nie garstka podżegaczy, a milionowe masy obrońców pokoju na całym świecie.

(ld)

„WPLEĆ PRZYGODĘ W SWOJE ŻYCIE..."

Angielskie czasopisma lotnicze pełne są od kilku miesięcy całostronicowych ogłoszeń zamieszczanych przez dowództwo lotnictwa i admiralicję, a nawołujących młodych ludzi do poświęcenia się zawodowej służbie lotniczej. Ostatecznie nie byłoby w tym nic dziwnego, bo chłopcom angielskim coraz mniej chce się umierać za interesy pana Churchilla i całej sprzymierzonej z nim bandy podżegaczy wojennych. Od wybuchu wojny w Korei ilość ochotniczych zgłoszeń do lotnictwa angielskiego zmalała niemal o trzy czwarte, a fakty odmowy lotów wśród latających już lotników powtarzają się coraz częściej.

Dziwny, a raczej zabawny jest w tym wszystkim sposób zredagowania ogłoszenia. Nosi ono tytuł „wpleć przygodę w swoje życie". A w tekście znaleźć można takie oto zachęty: „Marynarka Królewska potrzebuje pilotów i nawigatorów. Jest to dla ciebie wielką okazją, z której nie wolno ci nie skorzystać. Otwiera się przed tobą przyszłość pełna przygód i rozrywek. Zobaczysz kawał świata, latając w lotnictwie Marynarki Królewskiej. A zajęcie jest zajmujące i dobrze płatne. Po ośmiu latach służby możesz zarabiać 1 500 funtów szterlingów rocznie..."

I tak dalej w tym stylu. Ani słowa o patriotyzmie (bo i któżby weń uwierzył?), o trudach i obowiązkach lotnika (po co? jeszcze by się przestraszyli!). Nic poza farsą, przygodami, rozrywkami...

Niewysoko cenią imperialiści swoich żołnierzy, skoro uważają, że jest to do nich jedyna droga. Lepiej byłoby od razu postawić sprawę jasno: bijcie się za nasze interesy, zapłacimy wam tyle i tyle.

Ale nawet amatorów takiej zapłaty jest coraz mniej w Wielkiej Brytanii.

(wig)

IMPERIALISTOM AMERYKAŃSKIM NIE UDA SIĘ UJARZMIĆ NARODU KOREAŃSKIEGO

Dzienniki koreańskie ogłosiły odezwę Komitetu Centralnego Zjednoczenia Demokratycznego Patriotycznego Frontu Korei w związku z barbarzyńskimi bombardowaniami miast i wsi Korei północnej przez lotnictwo amerykańskie.

Od przeszło dwóch lat — stwierdza m. in. odezwa — miłujący pokój naród koreański prowadzi bohaterską walkę przeciwko hordom amerykańsko - angielskich interwentów. Walka ta dowodzi, że żadna siła nie zmusi naszego narodu do zaniechania obrony ojczyzny, honoru, wolności i niepodległości. Imperialistom amerykańskim nie uda się ujarzmić narodu koreańskiego!

Mimo barbarzyńskich bombardowań spokojnych miast i wsi koreańskich, mimo masowego mordowania ludności cywilnej i jeńców wojennych, mimo używania przez imperialistów zakazanych przez obowiązujące powszechnie układy międzynarodowe rodzajów broni, jak: bomby napalmowe oraz broń chemiczna i bakteriologiczna, naród koreański potrafił nie tylko stawić czoło najeźdźcom, lecz zadać także amerykańsko-angielskim interwentom dotkliwą klęskę wojenną i moralno-polityczną.

Doprowadzeni do wściekłości przez bohaterski opór naszego narodu oraz przez klęski poniesione na froncie, imperialiści amerykańscy dokonują coraz nowych bestialstw w Korei, gorszych jeszcze niż zbrodnie oprawców hitlerowskich.

Bestialstwa amerykańskich interwentów dokonywane w czasie, gdy toczą się rokowania w sprawie położenia kresu działaniom wojennych dowodzą, że imperialiści amerykańscy, którzy zagarniają olbrzymie zyski dzięki wojnie w Korei, nie chcą pokoju i dążą jedynie do zerwania rokowań w sprawie rozejmu oraz do rozszerzenia zasięgu działań wojennych w Azji. Dowodzi tego oświadczenie złożone w początkach sierpnia br. przez dowódcę agresywnych wojsk amerykańskich generała Clarka, który stwierdził, że lotnictwo amerykańskie zbombarduje i zrówna z ziemią 78 miast północno - koreańskich. Jest to nowy, ułożony przez oprawców trumanowskich, potworny plan zagłady naszego narodu.

W rzeczywistości jednak mordercy amerykańscy przystąpili do wykonania tego ludobójczego planu na długo przed jego ogłoszeniem — już w maju i czerwcu br. Fakty dowodzą ponadto, że oprawcy trumanowscy bombardują nie tylko te miasta, o których wspominał gen. Clark, lecz także wszystkie inne miasta i wsie północno - koreańskie.

11 czerwca br. przeszło 400 samolotów amerykańskich zbombardowało Phenjan i jego okolice. Był to najbardziej zaciekły i barbarzyński nalot na Phenjan od początku wojny. Na miasto zrzucono ponad 6 tysięcy zapalających bomb napalmowych oraz bomb burzących i bomb o opóźnionym zapłonie. Zginęło przeszło 6 tysięcy kobiet, starców i dzieci.

W okresie od 11 do 31 lipca br. amerykańscy piraci powietrzni zrzucili na Phenjan, Wonsan, Hamhyn i Czhonczin przeszło 18 tysięcy bomb zapalających i burzących. W tym samym okresie czasu na wsie prowincji Tiangan, leżącej na dalekim zapleczu, gdzie nie ma żadnych obiektów wojskowych, lotnictwo amerykańskie zrzuciło około 6 tysięcy bomb, w tym przeszło tysiąc bomb napalmowych.

W ciągu ostatnich trzech miesięcy barbarzyńcy amerykańscy bombardują systematycznie oprócz miast Korei północnej, także wsie, uprawne pola i lasy. Dziesiątki tysięcy Koreańczyków zginęło wskutek tych bestialskich nalotów; wiele szkół, szpitali, świątyń i zabytków historycznych legło w gruzach.

Tymi bestialskimi bombardowaniami, tym „terrorem lotniczym", jakim chełpi się oprawca Clark, imperialiści amerykańscy usiłują zastraszyć i sterroryzować naród koreański i złamać jego bohaterskiego ducha oporu, chcą zmusić go do zaniechania walki w obronie wolności i niepodległości. Nie uda się im to nigdy! Cały obóz demokratyczny z wielkim Związkiem Radzieckim na czele, wszyscy postępowi ludzie całego świata solidaryzują się z bohaterską walką narodu koreańskiego o wolność i popierają go w tej walce. Wraz z Koreańską Armią Ludową walczą przeciwko najeźdźcom bohaterscy ochotnicy chińscy. Agresorom nie uda się nigdy ujarzmić naszego narodu.

Komitet Centralny Zjednoczonego Demokratycznego Patriotycznego Frontu Korei — stwierdza w zakończeniu odezwa — apeluje do miłujących wolność narodów całego świata i wzywa je, by domagały się położenia kresu krwawej wojnie, prowadzonej przez agresorów przeciwko narodowi koreańskiemu.

Komitet Centralny Zjednoczenia Demokratycznego Patriotycznego Frontu Korei wyraża przekonanie, że amerykańscy zbrodniarze wojenni będą postawieni przed sąd uczciwych ludzi całego świata i poniosą zasłużoną karę.

JAK LATAJĄ SZYBOWNICY W HOLANDII

Z dużym opóźnieniem dotarł do nas numer holenderskiego pisma lotniczego „Avia-Vliegwereld", w którym zamieszczono podsumowanie działalności centralnego wyczynowego ośrodka szybowcowego KNVvL Zweefvliegcentrum w Holandii w roku 1950 i 1951. Pomimo kilku miesięcy opóźnienia zamieszczamy poniżej te niezwykle charakterystyczne dane, świadczące o niskim poziomie sportu szybowcowego w zmarshallizowanej Holandii. Porównywanie wyników holenderskich z wynikami naszymi jest zupełnie zbędne — cyfry mówią same za siebie.

Ciekawym jest, że o ile w roku 1950 przeciętny czas lotu wynosił ok. 29 min. 24 sek., to w roku 1951 spadł on do... 6 minut 36 sekund.

A oto wykaz osiągnięć uzyskanych w roku 1951:

I stopień wyszkolenia uzyskało — 98 osób,
II stopień wyszkolenia uzyskało — 103 osoby,
III stopień wyszkolenia uzyskało — 12 osób.

Długotrwałości lotu ponad 1 godz. uzyskano 65 razy,

Długotrwałości lotu ponad 5 godz. uzyskano 8 razy.

Tak oto wygląda sport lotniczy w burżuazyjnej Holandii, której rząd woli wydawać pieniądze na imperialistyczną wojnę w Indonezji i na zbrojenia pod dyktando USA niż na rozbudowę sportu lotniczego i udostępnienie go masom młodych entuzjastów lotnictwa, którzy na pewno potrafiliby latać dłużej niż 6 minut...

(krz)

LATAJĄCE BIAŁE MYSZKI W DOWÓDZTWIE LOTNICTWA USA

W Stanach Zjednoczonych niekoniecznie trzeba być ministrem wojny, jak James Forrestal, ażeby zwariować. Doskonała i rozległą głupotę pozwalają osiągnąć również niższe stanowiska sztabowe, na przykład w wydziale wojny psychologicznej (czytaj: wydział histerii wojennej) dowództwa lotnictwa USA. Ktokolwiek miałby co do tego wątpliwości, niechaj zajrzy do tygodnika „Life", który w jednym ze swych ostatnich numerów zamieścił następujący komunikat:

„Dowództwo sił powietrznych zwraca się do wszystkich obywateli, aby meldowali w najbliższej bazie lotniczej pojawienie się jakichkolwiek przedmiotów latających. Nazwiska osób, które dostarczają tego rodzaju informacji, nie będą opublikowane. Nikt więc nie ryzykuje, że stanie się obiektem drwin z tego powodu".

Oczywiście, to ostatnie zastrzeżenie jest szczególnie konieczne. Kiedy bowiem rok temu paru żądnych reklamy dowcipnisiów „widziało na własne oczy latające talerze" — wystrzeliwane rzekomo przez radzieckie wyrzutnie, więcej było śmiechu niż strachu.

A panowie imperialiści chcieliby akurat odwrotnie: więcej strachu, więcej histerii, więcej hałasu o wojnie. Żeby ukryć w nich swoje brudne interesy i miliardowe zyski. Żeby otumanić i ogłupić naród amerykański. Żeby zakrzyczeć rozwijający się stale ruch w obronie pokoju.

A może tak białe myszki zamiast latających talerzy? Skutek na pewno będzie ten sam!

(wig)

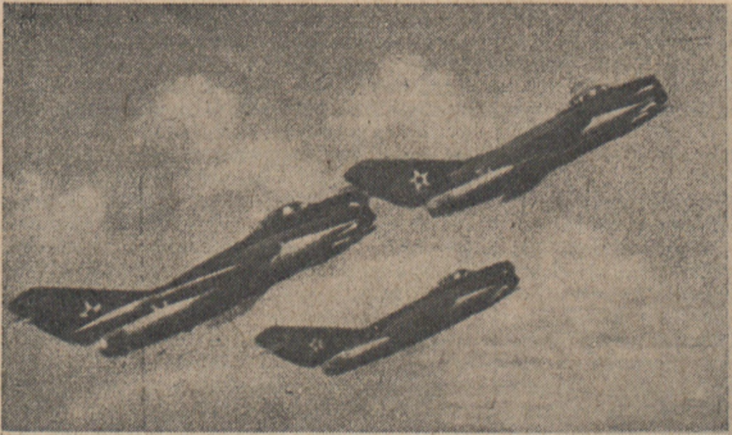
ŚWIĘTO LOTNICTWA RADZIECKIEGO W TUSZYNO

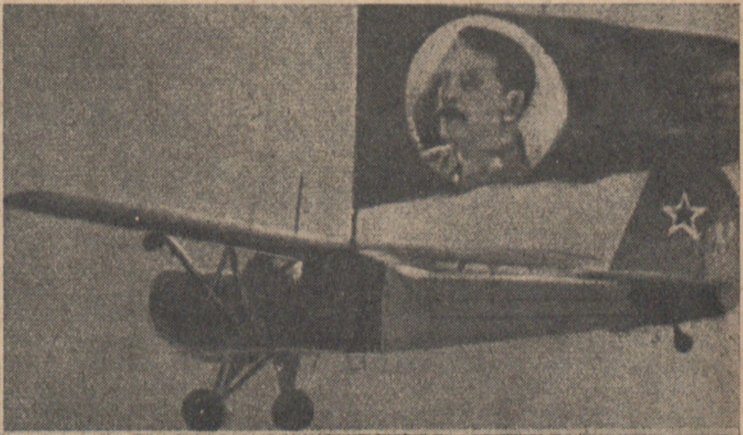
Cały naród radziecki uroczyście obchodził tegoroczne Święto Czerwonej Floty Powietrznej — tradycyjne Święto Lotnictwa. Dowiodło ono rosnącej wciąż potęgi skrzydeł Kraju Rad, stojącej na straży światowego pokoju. Zamieszczamy poniżej kilka zdjęć ze Święta Lotnictwa radzieckiego w Moskwie, na którym obecny był Generalissimus Józef Stalin.

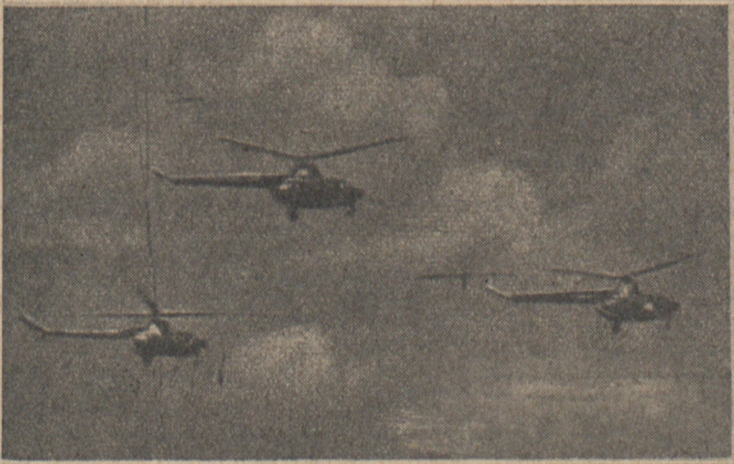
Po lewej: 1 — najnowocześniejsze myśliwce odrzutowe, pilotowane przez niedoścignionych mistrzów sztuki latania zachwycały moskwiczan zespołowymi akrobacjami i najtrudniejszymi, a bezbłędnie wykonywanymi figurami wyższego pilotażu; 2 — nowoczesne śmigłowce konstrukcji Michała Milla przedefilowały nad lotniskiem tuszyńskim dając raz jeszcze świadectwo, że konstruktorzy radzieccy i w tej dziedzinie mają pierwszeństwo; 3 — na pokazie nie zabrakło również najnowocześniejszych samolotów bojowych, zbudowanych przez radzieckich konstruktorów. Oto jeden z nich, przelatujący nad trybunami. Zwraca uwagę oryginalny układ skrzydeł samolotu.

Po prawej: — 1 — pokazy rozpoczął samolot „Jak-12", wiozący flagę z portretem Generalissimusa Stalina. Powitały go burzliwe oklaski tysięcy widzów; 2 — desant spadochronowy zakończył pokazy. Na niebie pojawiły się ogromne ilości różnobarwnych spadochronów. 3 — tłumy moskwiczan z radością i najwyższym zainteresowaniem śledziły ewolucje samolotów i podziwiały wysoki kunszt pilotażu Stalinowskich Sokołów, nieugięcie stojących na straży granic powietrznych Kraju Rad i światowego pokoju.

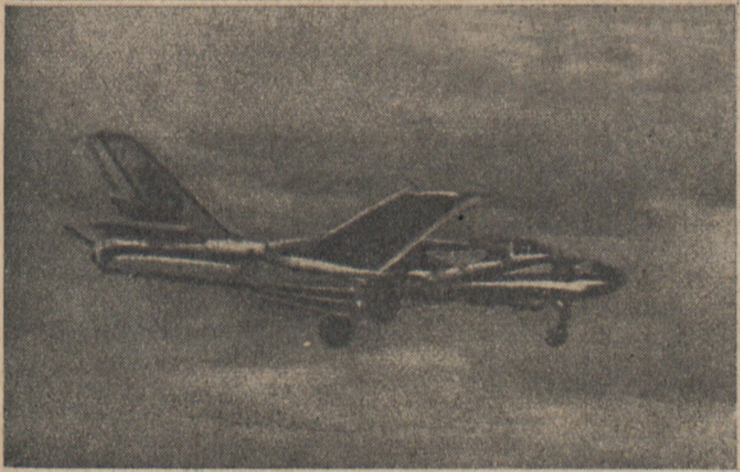
Wszystkie zdjęcia „Repülés"



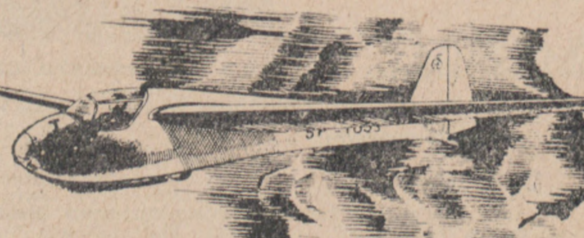












ŻAR TRZEBA WSKRZESIĆ!

Z przyjemnością przeczytałem w SiM-ie artykuł dyskusyjny w sprawie Żaru, mimo że nie we wszystkich punktach z nim się zgadzam. Uważam, że redakcja bardzo słusznie postąpiła inicjując dyskusję na ten temat wywołujący tyle zaciekłych sporów wśród pilotów. Więcej takich dyskusji, a będzie lepiej w naszym lotnictwie sportowym!

Jako bywalec Żaru i do pewnego stopnia jego wychowanek czuję się w obowiązku zabrać głos w dyskusji.

Zacznijmy przede wszystkim od krytyki Żaru. Ogólnie znanym jest fakt, że ekonomia Żaru nie była wysoka, że wkłady czynione celem umożliwienia intensywnej jego eksploatacji były duże, co w sumie dawało wysokie koszty godziny lotu (w porównaniu z terenami płaskimi).

Również sprawa dowozu żywności, zaopatrzenia w wodę (zwłaszcza w większej ilości na wypadek pożaru) pozostawiała wiele do życzenia. Żar wymagał z konieczności co pewien czas kosztownych remontów — np. wyciągu, bez którego nie do pomyślenia jest w ogóle funkcjonowanie całego szybowiska. Wszystko to zwiększało nadmiernie wydatki na Żar i siłą rzeczy przyczyniało się do zredukowania wydatków na inne ośrodki szybowcowe.

Z drugiej jednak strony musimy stwierdzić, że wszystkie górskie ośrodki szybowcowe mają te same wady i niedogodności. Żar pod tym względem nie jest ani trochę gorszy, jeżeli nie lepszy.

Czy płynie stąd wniosek, że należy zlikwidować ten ostatni górski ośrodek szybowcowy?

Moim zdaniem — nie. Gdy w r. 1950 obejmująca opiekę nad lotnictwem sportowym Liga Lotnicza postanowiła przenieść ciężar gatunkowy szybownictwa nad tereny płaskie, było to niewątpliwie słusznym posunięciem. W wyniku, poziom naszych wyczynów szybko się podniósł, tak że dogoniliśmy (a niejednokrotnie przegoniliśmy) światową czołówkę tego pięknego sportu. Nie było wtedy jednak mowy o całkowitym zarzuceniu lotów w terenach górskich. Aż dopiero w roku 1952 Żar nagle zamarł. Stoją niewykorzystane urządzenia (w które przecież w ciężkim okresie planu 3-letniego włożono dużo pieniędzy), nikt nie lata na sławnym niegdyś w całej Europie szybowisku.

Daje się zauważyć, że piloci młodzi niechętnie są ustosunkowani do Żaru, ze względu na trudności wykonywania z tej bazy błyskotliwych dalekodystansowych przelotów. Zapominają oni jednak o tym, że dla wszechstronnego wyszkolenia konieczny jest nalot kilkudziesięciu godzin w terenach górskich.

Stali bywalcy Żaru pamiętają na pewno doskonale wypadki, kiedy to szybownicy III-go, a nieraz i IV-go stopnia, zażywający na nizinach słusznej sławy dobrych pilotów, musieli na Żarze zaczynać loty od.. „Salamandry". Nie była to bynajmniej sprawa przypadku. Zarówno bowiem taktyka jak i technika lotów górskich różni się dosyć poważnie od lotów nizinnych i to chyba nie jest żadnym rewelacyjnym odkryciem.

Nie wspominam już o tym, że brak wprawy w lotach górskich może się niekorzystnie odbić na pozycji naszej ekipy w ewentualnych zawodach międzynarodowych. Osobiście wysunąłbym nawet projekt aby do uzyskania IV-go stopnia wyszkolenia wymagana była umiejętność lotów górskich — zarówno dziennych jak i nocnych. Przecież kwalifikacje naszych pilotów muszą być coraz wyższe, a IV stopień jest ostatnim szczeblem szkolenia.

Projekt (a może pogłoska) przekazania Żaru Bielsko-Bialskiemu ALL wydaje mi się niezbyt szczęśliwy. Przede wszystkim wątpię by można było rozwinąć normalnie funkcjonujący start zboczowy z przeciętną ilością pilotów dochodzących na treningi (start z liny wymaga o wiele większej obsługi niż wyciągarka). Trudności dojazdowe (około 40 km) niewątpliwie obniżą frekwencję na treningach z wyjątkiem może miesięcy wakacyjnych. Poza tym Żar pozostałby dostępny jedynie dla niewielkiej garstki pilotów, co uważam za niesłuszne, tym bardziej, że Bielszczanie z natury rzeczy doskonale sobie radzą w górach i raczej korzystny jest dla nich wyjazd w tereny płaskie (np. Lisie Kąty).

Jakie z tego wszystkiego wypływają wnioski?

Po pierwsze, że **musimy — w imię wszechstronnego rozwoju naszego szybownictwa, zarówno podstawowego jak i wyczynowego, posiadać górski ośrodek wyczynowy.**

Po drugie: skoro Żar jest już zbudowany, to nie ma oczywiście sensu budować innego ośrodka. **Trzeba wskrzesić Żar bez względu na koszty, a starać się je obniżyć** np. przez zastosowanie startu z wyciągarki u podnóża góry, przeniesienie internatu ze szczytu do wsi itp.

Po trzecie: **niezależnie od powziętych w sprawie Żaru postanowień trzeba niezwłocznie nim się zaopiekować.**

STANISŁAW WIELGUS

SKOK PRZEZ

Mistrza Sportu Spadochronowego Witka Liczbińskiego spotkałem na MDM-ie w Warszawie, gdzieś w tydzień po zawodach spadochronowych.

Z mistrzami na ogół rzadko można się w lotnictwie spotkać, a ze spadochroniarzami szczególnie, bo do tej pory mamy ich zaledwie trzech. Toteż wykorzystując sytuację miłego spotkania proszę o wyczerpujące informacje o zespołowym skoku z pojedyńczych maszyn, który wykonali trzej skoczkowie w czasie trwania zawodów spadochronowych w Warszawie.

„Było nas trzech" — rozpoczyna Liczbiński — Witek Tracz, Jurek Bonchet i ja. Przed Zlotem zobowiązaliśmy się do ustanowienia krajowego — pierwszego skoku zespołowego z wysokości 4 000 metrów. Porwani przykładem sportowców ZSRR, gdzie często słyszy się o wspaniałych grupowych skokach dziennych i nocnych postanowiliśmy wstawić pierwszą pozycję do krajowej, oficjalnej tabeli rekordów. Mówimy: mają szybownicy i modelarze osiągnięcia — stać i nas na jakiś wyczyn. Co prawda w historii naszego ludowego sportu spadochronowego zanotować mogliśmy już kilka osiągów, jak na przykład skok Litwińskiego z wysokości 120 metrów w roku 1947, ale wyczyny te były wykonywane nieoficjalne bez udziału Komisji ARP. Jedyna więc okazja to zawody spadochronowe. Ktoś mógłby zapytać dlaczego wybraliśmy 4 000 metrów. Ano w lotnictwie sportowym nie mieliśmy do dyspozycji samolotu o większym pułapie. Postanowiliśmy więc wykorzystać maksimum możliwości naszych aeroklubowych Zlinów i wykonać zespołowy skok z trzech samolotów.

— Ślicznie. To co nam powiedzieliście instruktorze to był właściwie wstęp, ale ciekawi mnie jakie było Wasze przygotowanie do tak oryginalnego i jednocześnie trudnego skoku?

— Przygotowaniem były nasze skoki z dużym opóźnieniem i opanowanie lotu swobodnego z nauką sterowania własnym ciałem. Ja osobiście skakałem już z wysokości 4 500 metrów z opóźnieniem 40 sekund otwierając spadochron na około 2 000 metrów. Duże opóźnienia mieli poza sobą i moi koledzy. W planowanym przez nas skoku nie zamierzaliśmy jednak robić dużych opóźnień, a wykonać normalny skok z natychmiastowym otwarciem spadochronu.

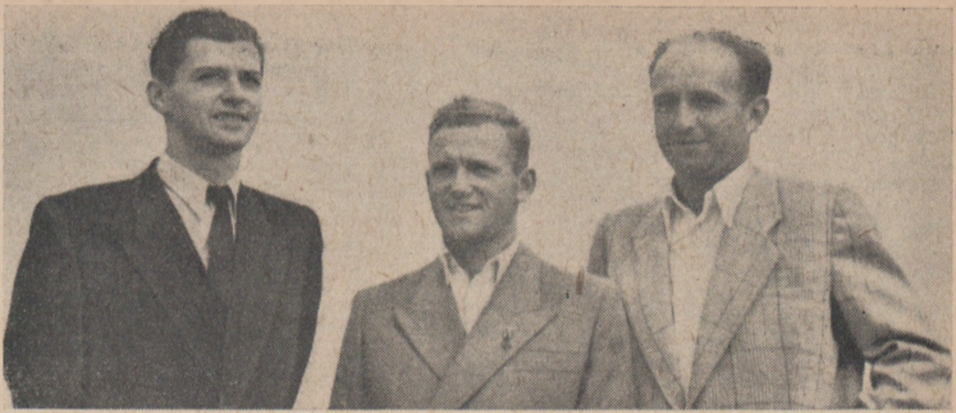
— Acha, teraz jest dla mnie jasne, bo z początku sądziłem, że właśnie rozchodziło się o skok z opóźnieniem.

— Myślę, że i na grupowy skok z opóźnieniem przyjdzie czas, ale aby to wykonać musimy jeszcze dużo uczyć się w skokach indywidualnych.

— W jakich warunkach nastąpił start do rekordowego skoku?

— W dniu 9 sierpnia br. wystartowaliśmy z lotniska WALL-Gocław na trzech Zlinach w następującej kolejności: prowadzący — dowódca klucza, pilot Leszek i skoczek Tracz, z lewej pilot Pawlikowski i ja, z prawej pilot Adamiec i skoczek Bonchet. Pogoda była wspaniała. Niepokoiły nas nieco wypiętrzone cumulusy o podstawie

około 1 500 — 2 000 metrów, które mogły spowodować wiele niespodzianek. Muszę przyznać, że zarówno ja jak i moi koledzy z radością opuszczaliśmy lotnisko, gdzie upał ponad 30° porządnie dawał się we znaki, tym bardziej, że nasz ekwipunek był dość „stratosferycznie" zaplanowany i ciepłe ubrania mocno ciążyły, a spadochrony na ziemi wydawały się jak nigdy tonowym ciężarem. Już przed tym ustaliliśmy, że będziemy skakać nad terenem przygodnym, a nie nad lotniskiem. Odpowiedni teren stwarzały okolice Mińska Mazowieckiego, gdzie stosunkowo znaleźliśmy najmniej gęstych lasów. Poza tym próba polowego lądowania nie była również do pogardzenia.



Uczestnicy grupowego skoku. Od lewej: Jerzy Bonchet, Witold Tracz i Witold Liczbiński.
Foto: Koszewski — LL

Nasza trójka po pożegnalnym skręcie nad Warszawą zaczęła się pracowicie wdrapywać na wysokość. Co pewien czas orientowaliśmy się po białej linii szosy, że piloci w olbrzymich kręgach naprowadzają nas na cel — pod Mińsk Mazowiecki. Zdobywanie wysokości i jednocześnie odległości pochłonęło nam prawie godzinę. Wkrótce byliśmy nad celem. Wysokościomierz mojego samolotu wskazywał 4 150 metrów — wyżej już nie da rady. Silniki naszych Zlinów wyżej nie mogą. I tak „wyskrobaliśmy" się, jak na lekką sportową maszynę, na ładną wysokość.

Obserwuję, jak samolot prowadzącego daje znaki przechylając się ze skrzydła na skrzydło. Acha, to umówiony sygnał. Obecnie widzę jak prowadzący skok wychodzi na skrzydło. Odsuwam owiewkę kabiny. Zimno. Będzie kilka stopni poniżej zera. Pod nami ziemia przetkana jest przepływającymi rozłożystymi cu-lenticularis. Jesteśmy nad chmurami. Na komendę kolegi Tracza równocześnie opuszczamy samoloty i po kilku sekundach bujamy już nad chmurami w bliskiej od siebie odległości. W dali Zliny kładą się w skręt, piloci chcą nam towarzyszyć choć chwilę, ciekawi są zapewne miejsca lądowania. Rozpoczynając skok uruchomiłem sekundomierz, aby wiedzieć ile czasu będę „wędrował" do ziemi. Na razie opadam bardzo powoli, ale widzę, że instruktor Tracz oddala się ode mnie jeszcze bardziej — wzwyż. Obaj z Bonchetem w niewielkiej odległości od siebie wchodzimy w średniej wielkości cumulus. Olbrzyma, który szczerzył do nas swoje pulchne oblicze ominęliśmy szczęśliwie solidnymi ślizgami, ale i ten „słabiutki" daje się we znaki. Rozbujałem się niczym na huśtawce i nie pomagają wszelkie usiłowania tłumienia huśtania wypróbowane dotychczas przy wiatrach. Lot przez chmurę wydaje się być nieskończony. Już przypuszczam nawet, że chmura sięga powierzchni ziemi, gdy w końcu wypadam z niegościnnego cumulusa i natychmiast sprawdzam czy czasza mojego spadochronu jest cała. Bywały bowiem wypadki rozdarcia powłoki w takich sytuacjach.

Powyżej mnie Bonchet, Tracza nie widać — utonął w cumulusie. W miarę zbliżania się do ziemi wzrasta temperatura. Rozpinam kołnierzyk, co zresztą nie wiele pomaga. Ziemia zbliża się coraz bardziej. Omijam ślizgiem gęste krzaki i ląduję obok kartofliska prawie równocześnie z Bonchetem, który znajduje się w odległości około 200 metrów ode mnie. Naciskam stoper i po chwili odczytuję: 13 minut trwał nasz lot na spadochronach.

Gdy kończę zwijanie spadochronu do torby polowej, ląduje w dużej od nas odległości, widać go na tle ciemnego lasu, Witek Tracz. Chyba z 800 metrów odbił się od nas.

Tyle byłoby o naszym grupowym skoku i o wykonaniu jednocześnie zobowiązań zlotowych.

— Pięknie dziękuje w imieniu czytelników SiM-u za ciekawą opowieść no i pragnę życzyć dalszych osiągnięć w sporcie spadochronowym. Z pewnością doświadczenia uzyskane przy wykonywaniu tego skoku nie pójdą na marne i zostaną wykorzystane przy szkoleniu naszych skoczków-sportowców, tak, że na nowe rekordy nie trzeba będzie długo czekać.

*

Dobrze się stało, że nasi spadochroniarze zorganizowali wreszcie pierwsze swoje zawody, będące sprawdzianem dotychczasowych osiągnięć. Dobrze się stało, że „przy okazji" mamy pierwszy oficjalny rekord spadochronowy.

Spróbujmy w kilku słowach zanalizować odbyte zawody, zrobić pewnego rodzaju obrachunek, jak to się zazwyczaj czyni po różnych imprezach sportowych.

Zawody były potrzebne, to jest oczywiste. Obecnie pierwszy krok (skok) został zrobiony i co roku podobne zawody powinny znajdować się w bieżącym kalendarzu imprez lotniczych.

Porównując nasze zawody spadochronowe do podobnych zawodów w ZSRR należy stwierdzić, że konkurencje były trudne. W ZSRR ojczyźnie sportu spadochronowego w zawodach biorą udział doświadczeni skoczkowie, u nas brali udział młodzi instruktorzy i świeżo wyszkoleni skoczkowie. Wystarczy powiedzieć, że na 26 zawodników 3 wyszkoliło się w roku 1952, a średni staż wszystkich uczestników zawodów nie przekraczał 1 roku. Ogółem startowało więc 22 instruktorów i 4 nie instruktorów. Zawody ukończyło 25 skoczków, gdyż jeden odpadł po pierwszej konkurencji z powodu lekkiej kontuzji nogi.

Ciekawym szczegółem jest, że z 25 zawodników żaden nie został z zawodów wyeliminowany, wypełniając zadania regulaminowe.

Analizując tabelę wyników (ogłoszoną w 35 numerze SiM-u) można stwierdzić charakterystyczne zjawiska: I IV i VIII miejsce zajęli nie instruktorzy, a „szeregowi" skoczkowie zajmując dobre trzy miejsca w pierwszej dziesiątce. Z tego dwóch skoczków zostało wyszkolonych w roku bieżącym.

(Dokończenie na str. 646)

Najlepsi z I zawodów spadochronowych ze zdobytymi nagrodami: Od lewej: Lewandowski, Cierniak, Krasucki, Franke, Wójcik, Kosiński i Grądzki.
Foto: Koszewski — LL



Do najtrudniejszych konkurencji należał bezwątpienia skok z 1 200 metrów z 15 sekundowym opóźnieniem i lądowaniem w kole o średnicy 200 metrów. W konkurencji tej zasługuje na wyróżnienie dziewiętnastoletnia Anna Franke z ALL — Katowice, która swoje szkolenie spadochronowe rozpoczęła w dniu 1 lipca 1952 roku (!). W miesiąc czasu opanowała wystarczająco technikę i co równie ważne, styl uzyskując w konkurencji skoku z 1 200 metrów V miejsce, a w punktacji ogólnej VIII miejsce. A więc znalazła się w pierwszej dziesiątce najlepszych polskich skoczków. Jak opowiadają instruktorzy, koleżanka Franke wyspecjalizowała się w skokach z opóźnieniem i po tygodniowym treningu skakała na 15 sekund w pięknym stylu — jaskółką. Tak szybkie stosunkowo opanowanie trudnego skoku z opóźnieniem może Franke zawdzięczać wytężonej nauce, silnej woli i wysiłkom instruktorów CWSpadu, którego jest absolwentką.

Pisząc o zawodnikach, należy wspomnieć o Wójciku (I miejsce) z CWSpadu, Lewandowskim z Bydgoszczy III miejsce i Kosińskim (IV miejsce) z Warszawskiego ALL, którzy swoją postawą sportową mogą służyć za wzór innym kolegom, nawet instruktorom. Dlatego za wzór, gdyż wielu skoczków przybyło na zawody bez treningu — Okręgi bowiem nie zatroszczyły się zbytnio o ich należyte przygotowanie.

Na zawodach nie uniknięto również pewnych niedociągnięć. Zbyt słaba była propaganda (Plakaty pojawiły się dopiero w dniu zawodów!). Zbyt mało gości było na lotnisku. Nie umiano zaradzić monotonii zawodów. Długie wyczekiwanie na starcie niczym nie było urozmaicone, a przecież na zawodach nie byli obecni tylko spadochroniarze.

Kilka słów gorzkich pod adresem Komisji zawodów (i regulaminu!): Nie zwracano uwagi na styl skoku w konkurencji z 1 200 metrów, punktując jedynie celność lądowania w kole. Wydaje się, że styl, opanowanie ciała w 15-sekundowym wolnym opadaniu to również sprawa o pierwszorzędnym znaczeniu. Przepłynąć przecież kilometrowy odcinek na Wiśle to nie sztuka, ale pokazać klasę na 100 metrów to chyba coś więcej. Przy opracowywaniu następnego, nowego regulaminu należałoby solidniej przemyśleć niektóre konkurencje, dostosowując je do stanu wyszkoleniowego naszych skoczków. Organizatorzy powinni zaś zadbać o atrakcyjność imprezy. Większość zawodników twierdzi, że w stosunku do innych imprez lotniczych zawody spadochronowe potraktowano trochę po macoszemu co wyrażało się chociażby w słabym udziale przedstawicieli naczelnych władz lotniczych. Również nagrody były niewspółmiernie skromne w stosunku do innych zawodów, szybowcowych czy modelarskich.

Tyle o pierwszych zawodach spadochronowych z trybuny SiM-u. Oczekiwać należy od skoczków spadochronowych — uczestników zawodów wypowiedzi bardziej konkretnych, które chętnie zostaną przyjęte przez czytelników i redakcję oraz pozwolą na jeszcze lepsze przeprowadzenie zawodów w roku przyszłym. **Dyskutujmy o I Krajowych Zawodach Spadochronowych. Czekamy na artykuły.**

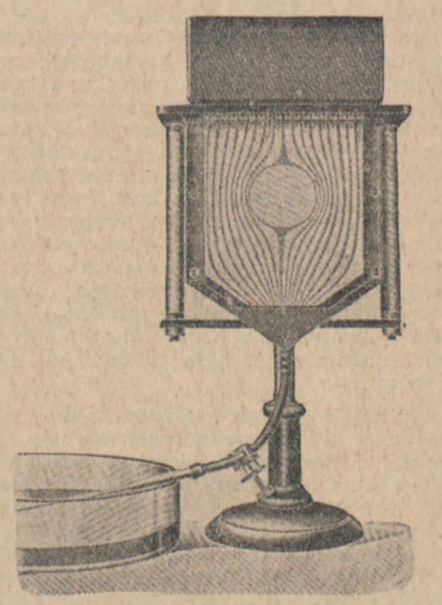
PAWEŁ ELSZTEIN

CZY MOŻNA ZOBACZYĆ FALĘ?

Inż. RYSZARD WITKOWSKI

Czy można zobaczyć falę? Oczywiście. Wystarczy przejść się nad brzeg morza, lub w jego braku nad brzeg innego zbiornika wody, aby zobaczyć falę w najróżniejszych odmianach: małą, dużą, spienioną i gładką, jaką tylko zapragniemy. Jednak nie o taką falę nam chodzi. „SiM" nie jest pismem Ligi Morskiej i sprawy fal wodnych są dla nas mniej ważne od spraw fal powietrznych. A takiej właśnie fali, ciśnieniowej fali powietrznej, dotyczy pytanie tytułowe.

Fala ciśnieniowa powstaje przy locie samolotu z wysoką prędkością, sięgającą obszaru prędkości dźwięku. Zobaczyć taką falę nie jest prostą sprawą, wiemy bowiem, że powietrze jest bezbarwne i przezroczyste i wszelkie zjawiska zachodzące w nim pozostają dla oka ludzkiego niewidzialnymi. Z drugiej jednak strony ciśnieniowa fala powietrzna wywiera tak ogromny wpływ na lot nowoczesnych samolotów, że naukowcy lotniczy za wszelką cenę starali się uwidocznić ją dla oka. Starania zostały uwieńczone powodzeniem i w chwili obecnej istnieje szereg sposobów na zobaczenie tej interesującej i ważnej fali.



Rys. 1

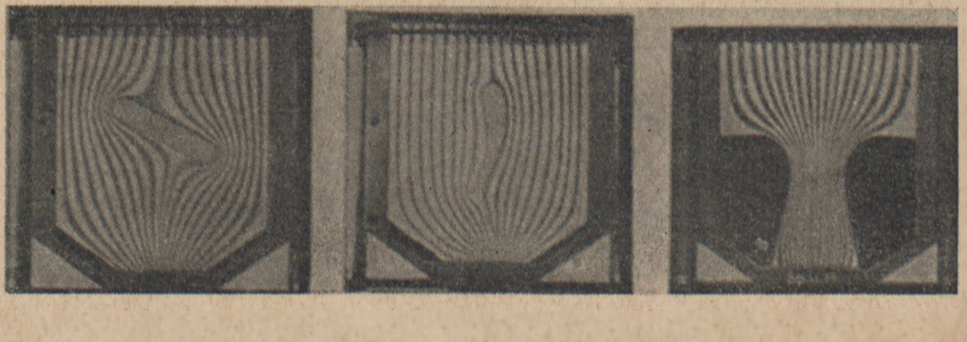
Na temat co to właściwie jest fala ciśnieniowa i jak powstaje, napisano już tyle artykułów, że powtarzać ich wywody byłoby niepotrzebnym marnowaniem miejsca. Wszyscy interesujący się zjawiskiem powstawania i istotą fal niech sięgną do dawniejszych numerów „Skrzydlatej Polski" i przeczytają choćby artykuły inż. Staszka w roczniku 1949 lub — jeśli mają chęć i odwagę zapoznać się z bardziej dokładnym ujęciem — artykuły tego samego autora w numerach „Techniki Lotniczej".

Z artykułów tych dowiemy się, że fala o której mówimy jest to powierzchnia odgraniczająca w ostry sposób obszary dwu różnych ciśnień i gęstości powietrza. Jest ona przyczyną powstania tzw. oporu falowego, przyczyną zmian w stateczności samolotu na dużych prędkościach, przyczyną zakłóceń wskazań niektórych przyrządów, przyczyną drgań, jak i wielu innych nieprzyjemnych zjawisk, powodujących niejednokrotnie tragiczne wypadki podczas lotów w pobliżu „bariery dźwięku".

Nie należy jednak sądzić, że naukowcy lotniczy rozpoczęli prace nad uwidacznianiem dla oka opływów powietrznych dopiero wtedy, gdy samoloty zaczęły osiągać prędkości bliskie, prędkości dźwięku i na drodze napotkały falę. O, nie! Już przed wielu laty, jeszcze w dobie samolotów bardzo powolnych różnymi sposobami uczeni „materializowali" opływy, aby dowiedzieć się w ten sposób o kierunkach strug, kształtach wirów, i wielu innych ciekawych rzeczach. Metody używane do tego celu były bardzo proste.

Najbardziej popularną i stosunkowo najłatwiejszą do zrealizowania, a jednocześnie niezwykle cenną dla badaczy, była metoda kolorowej wody. Aparat pracujący na tej metodzie widać na rys. 1. Metoda kolorowej wody polegała na tym, że pomiędzy dwoma płytami szklanymi, zestawionymi blisko siebie, wywoływano przepływ wody. Do wody przez szereg równomiernie rozstawionych rurek wpuszczano barwnik i w ten sposób między płytami szklanymi powstawał przepływ równoległych strug wody, naprzemian czystych i kolorowych. Jeśli pomiędzy płyty szklane włożony był jakiś model, jak np. w wypadku przedstawionym na rysunku 1 okrągła płytka, wówczas strugi (tak czyste jak i zabarwione) rozginały się, omijały model, a następnie zbiegały się. Jeśli prędkość wody była mała, strugi za modelem zbiegały się bez zakłóceń i zawirowań i płynęły za modelem w taki sam sposób jak

Rys. 2



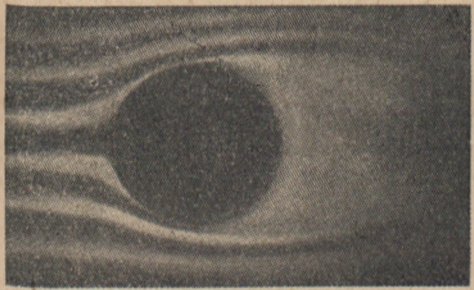
i przed modelem. Właściwość ta uczyniła metodę kolorowej wody szczególnie cenną, bowiem opisany przepływ przy małej prędkości był tzw. **przepływem potencjalnym**, znajomość którego jest u aerodynamików rzeczą o ogromnym znaczeniu.

Opływy potencjalne wokół różnych modeli, sfotografowane przy zastosowaniu metody kolorowej wody, widzimy na rys. 2. Strugi biegną wokół modelu bez najmniejszych zawirowań.

Udoskonaleniem metody kolorowej wody była metoda dymna. Tu również aparat składał się z dwu płyt szklanych albo też z jednej płyty szklanej (przedniej) i jednej nieprzezroczystej (tylnej). Ośrodkiem opływającym model nie była woda lecz powietrze. Zabarwienie jego dokonywane było przez dym uzyskany ze spalania oleju na piecyku elektrycznym. Metoda ta nadawała się raczej do prędkości większych, dzięki czemu nie znalazła zastosowania do uwidaczniania opływów potencjalnych. Szeroko rozpowszechniła się jednak w aparatach do demonstracji szkolnych i do badania kształtu strug przy przepływach zawirowanych.

Fotografia 3 przedstawia opływ wokół modelu cylindra uwidoczniony dla oka metodą dymną, zaś fotografia 4 pokazuje widok ogólny typowego aparatu dymnego.

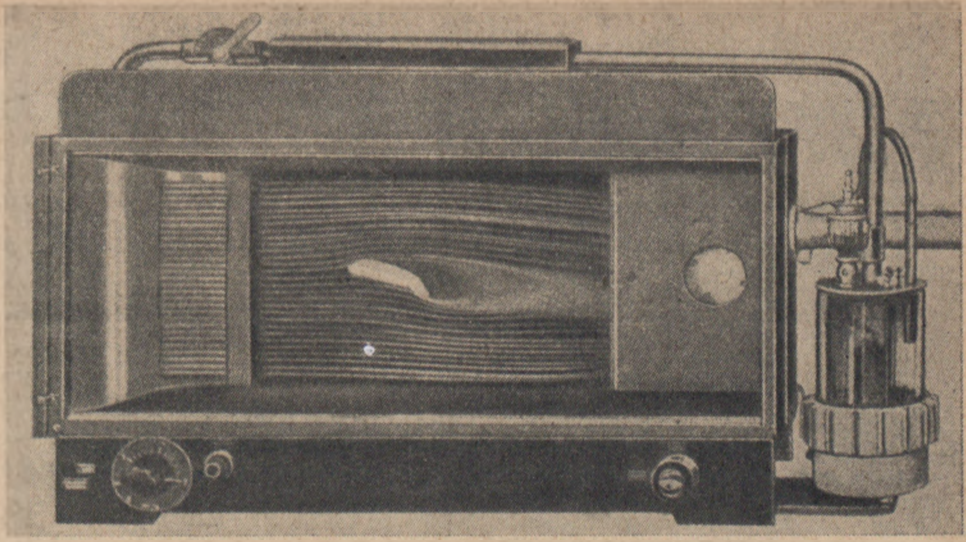
Nowszym zastosowaniem metody dymnej są przestrzenne badania przepływów przez wirnik śmigłowców. Prowadzi się je zarówno na małych modelach w tunelach jak i na śmi-



Rys. 3

głowcach dużych w powietrzu. Wyniki badań — przede wszystkim w formie fotografii i filmów — stanowią bardzo poważny materiał dla naukowców pracujących nad śmigłowcami.

Inną jest metoda wodno-opiłkowa. Tu model badany wkłada się do płaskiego kanału wodnego i uruchamia wokół niego prąd wody. Na powierzchnię wody nasypuje się drobne opiłki, które nie tonąc i jednocześnie nie sklejając się pomiędzy sobą umożliwiają obserwowanie charakteru opływu, kształtu wirów, oderwania strug itp. Przy stosowaniu tej metody fotografowanie obrazu opływu może być dokonane dwoma sposobami. Pierwszy polega na fotografowaniu z aparatu nieruchomego, drugi zaś — z aparatu poruszającego się zgodnie z ruchem wody. Który sposób należy użyć, zależy od decyzji badającego i od celu jaki chce osiągnąć. Sposób z aparatem nieruchomym poda wyniki podobne do metody dymnej, to jest da ogólny obraz kształtu opływu, natomiast sposób z aparatem ruchomym da obraz wzajemnego ruchu poszczególnych opiłek względem siebie. W niektórych zagadnieniach aerodynamicznych jest to bardzo ważne.



Rys. 4

Niezwykle cenną zaletą metody wodno-opiłkowej jest możliwość jej stosowania na dużym zakresie prędkości, od zupełnie małych, stosowanych przy opływie potencjalnym, do dużych, przy których wywołane zostają ostre zawirowania.

Seria zdjęć 5, 6, 7 i 8 pokazuje opływ wokół walca, uwidoczniony metodą wodno-opiłkową przy wzrastających prędkościach wody. Jak widzimy na zdjęciu 5 przy prędkości małej istnieje opływ potencjalny bez zawirowań. Dalej obserwujemy stopniowe odrywanie się strug od tylnej części walca i narastanie dwu symetrycznych wirów. Ze wzrostem prędkości wiry te stają się coraz większe, aż wreszcie jeden z nich odrywa się i ulatuje do tyłu. W chwilę później czyni to drugi i za walcem tworzy się tzw. **droga wirowa Karmana.** Schemat tej drogi, uzyskany z obserwacji opływów wodno-opiłkowych widzimy na rysunku 8.

Powróćmy jednak do naszego głównego tematu — do uwidaczniania fali.

Pierwszy raz wynikła konieczność obserwacji powierzchni zgęszczenia lub rozrzedzenia (tak zwie się inaczej nasza fala ciśnieniowa) przy badaniu aerodynamiki pocisków wystrzeliwanych z broni palnej (dział, karabinów itp.). Na marginesie przypomnimy sobie, że nauka o ruchu pocisków nosi nazwę **balistyki.**

W późniejszym okresie, już w dobie napędu odrzutowego, uczeni stanęli wobec konieczności badania zjawisk falowych również i na samolotach. Zastosowali tu z drobnymi tylko zmianami metody opracowane przez balistyków.

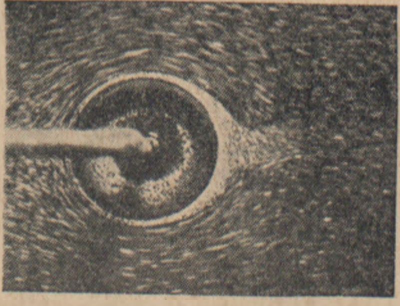
Przy omawianiu opływów, w czasie których występują fale ciśnieniowe, za miarę prędkości przyjmować będziemy nie popularną jednostkę „km/godz" ale liczbę Macha. Przypomnijmy sobie, że liczba Macha jest wielkością bezwymiarową, przedstawiającą stosunek prędkości istniejącej (np. prędkości samolotu lub prędkości opływu) do prędkości dźwięku w tym ośrodku, w którym odbywa się ruch:

$$M = v/c$$

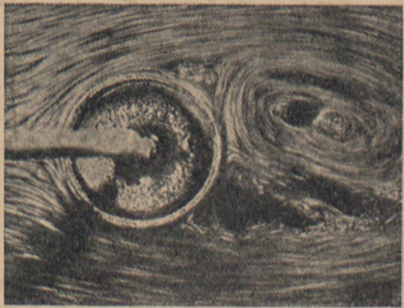
gdzie v = prędkość ruchu

c = „ dźwięku

(cdn)

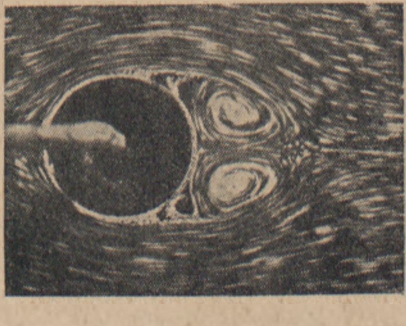


Rys. 5



Rys. 7

Rys. 6



Rys. 8



CZY GUMĘ MOŻNA NAZYWAĆ SILNIKIEM?

JANUSZ DROZDOWSKI

Czy naszą zwykłą, „poczciwą“ gumę modelarską można nazwać silnikiem? Na pewno większość modelarzy odpowie — można. Przecież silnik np. spalinowy i gumowy mają wspólną cechę — wykonują pracę. Jednak istnieje między nimi pewna różnica: akumulator energii to znaczy paliwo, jest w silniku spalinowym odrębnym elementem i urządzenie, które rozumiemy pod nazwą silnik istnieć może również bez tego paliwa. Natomiast guma jest jednocześnie i akumulatorem i częścią składową silnika do którego zaliczyć trzeba także belkę kadłubową lub kadłub, haczyki, oskę, łożysko. To byłoby ideowe porównanie silnika gumowego z innymi. Wgłębiając się dalej w zagadnienie można zrobić porównanie pod względem ilości pracy wykonywanej w locie i mocy to znaczy pracy wykonywanej w jednostce czasu.

Przeciętnie modelarski silnik spalinowy zużywa na lot 20-to sekundowy około 1 g paliwa. Ponieważ ciepło spalania, a więc ilość energii oddawanej przez paliwo przy spalaniu się, dla mieszanek paliwowych wynosi około 6 000 kal/Gram, więc praca oddawana przez paliwo wyrażona w kilogramometrach wyniesie:

$$g \quad 6\,000 \quad kal/G \cdot 427 \frac{Gm}{kal} = 256 \cdot 10^4 Gm$$

$$= 2\,560 \ kGm$$

Normalny silnik lotniczy z całego zapasu energii cieplnej zamienia na pracę mechaniczną tylko około 25%. Ekonomia silnika modelarskiego jest znacznie gorsza i można przyjąć, że wykorzystuje on tylko 7% zapasu energii.

W naszym wypadku do dyspozycji pozostaje nam tylko

$$0{,}07 \cdot 2\,560 \ kGm = 179 \ kGm.$$

W wypadku silnika gumowego ilość energii w gumie przy ciężarze jej 100 g i energii właściwej 400 Gm/G wyniesie:

$$100 \ G \cdot 400 \ Gm/ = 40\,000 \ Gm = 40 \ kGm$$

Jeżeli uwzględni się straty na tarcie sznura gumowego i tarcie łożyska to pozostanie nam około 30 kGm. Widzimy, że zapas nergii dla lotu jest w silniku gumowym 8 razy mniejszy niż w spalinowym i stanowi równowartość

$$\frac{1G}{8} = 0{,}125 \ G \text{ paliwa.}$$

Jeszcze większe różnice spostrzeżemy porównując moce. Silnik spalinowy przy założonych wyżej warunkach rozwinie moc:

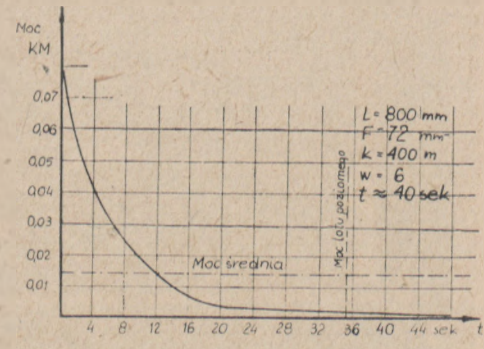
$$\frac{179 \ kGm}{20 \ sek. \ 75} = 0{,}12 \ KM$$

Silnik gumowy taki jak opisany, przy 40 sek. lotu da średnio moc:

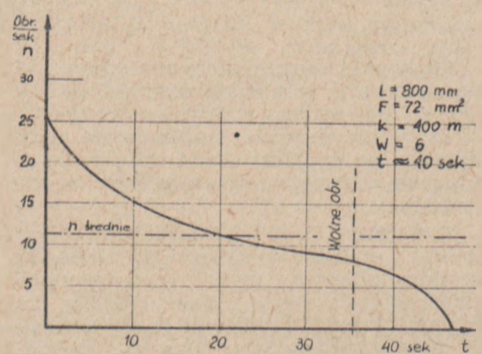
$$\frac{30 \ kGm}{40 \ sek. \ 75} = 0{,}01 \ KM$$

Różnica mocy jest więc 12-krotna. Trzeba zwrócić jednak uwagę i na fakt, że moc silnika spalinowego jest stała w ciągu lotu, a moc napędu gumowego zmienia się od pewnej dosyć dużej wartości do zera.

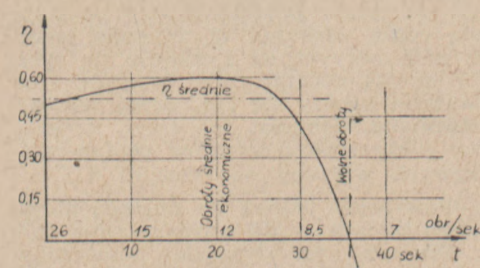
Rys. 1 przedstawia zmianę mocy, a rys. 1a zmianę obrotów silnika gumowego o danych: długość gumy 80 cm; przekrój 72 mm²; energia właściwa 400 Gm/G i czas pracy 40 sek. Z wykresu 1 widać jak nierównomierne jest oddawanie energii. Maksymalna moc dostarczana przy starcie jest pięciokrotnie wyższa od mocy średniej. Moc przedstawiona na wykresie nie jest jeszcze wartością użytkową. Śmigło przetwarzając energię gumy na pracę ciągu, część energii traci bezużytecznie. Wielkość tej straty określa współczynnik sprawności śmigła, który dla tego samego śmigła zmienia się w zależności od obrotów i szybkości lotu. Jeżeli śmigło dobierzemy tak, aby największa sprawność osiągana była przy prędkości lotu ślizgowego i średnich obrotach (patrz SiM 1951 nr 35) to przy innym stosunku prędkości lotu do obrotów śmigła, sprawność będzie niższa. Wobec tego moc użyteczna będzie w czasie lotu coraz to inną częścią mocy silnika.



Rys. 1



Rys. 1a



Rys. 2

Jaka zaś część mocy zostanie wykorzystana określa współczynnik sprawności śmigła oznaczony literą grecką η (czyt. „eta“). Jeżeli moc gumy wynosi Ng (w KM lub Gm/sek) to moc użyteczna będzie

$$Nu = Ng \cdot \eta$$

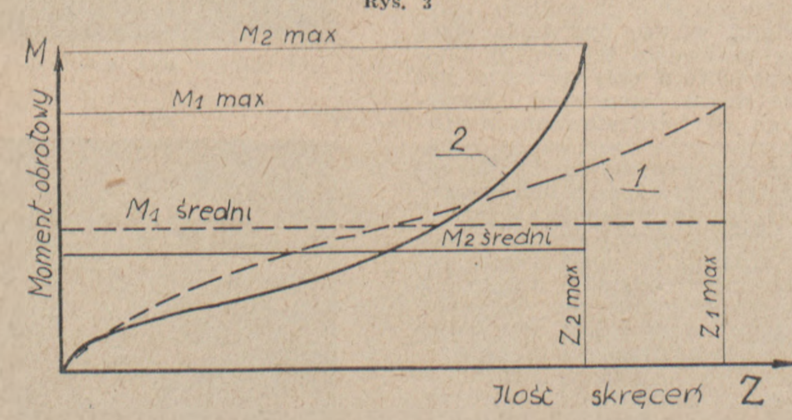
Sprawność śmigła gumówki waha się $\eta = 0{,}4 \div 0{,}7$ więc moc użyteczna Nu jest znacznie mniejsza od mocy gumy. Współczynnik sprawności zmienia się w różnych fazach lotu. Przedstawia to rys. 2. Maksymalna sprawność istnieje wtedy, gdy śmigło uzyskało przeciętną szybkość obrotów. Dla tych obrotów zostało ono dobrane.

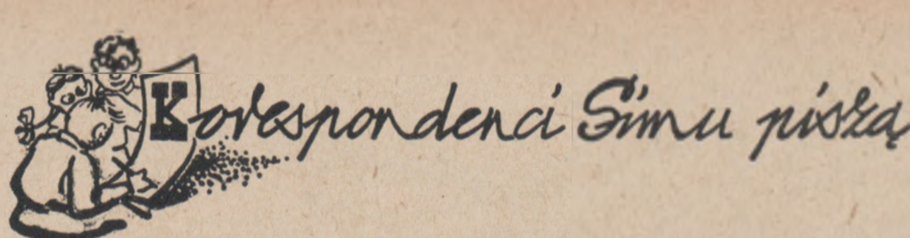
Należy przy konstruowaniu modelu dążyć do tego, aby wysoki współczynnik sprawności panował w jak największej części czasu lotu. Trzeba więc unikać dużej zmiany obrotów. Należy starać się o gumę, która nie daje zbyt dużych zmian momentu obrotowego: cechą dobrego silnika jest mała zmiana momentu skręcającego. O jakości gumy decyduje także wysokość średniego momentu skręcającego i maksymalna ilość nakręceń. Średni moment obrotowy mnożony przez ilość nakręceń przedstawia ilość pracy zebranej w gumie. Guma powinna dawać ten iloczyn możliwie jak największy, posiada ona wtedy zdolność przyjęcia dużej ilości energii.

Dla porównania zdolności przyjmowania energii najlepiej posłużyć się pojęciem energii właściwej tzn. ilości energii (w kilogramometrach), którą można zakumulować w 1 g gumy. Rys. 3 podaje charakterystyki dwóch rodzajów gumy. Guma oznaczona nr 1 nadaje się dla napędu modelu lepiej, bo w porównaniu z gumą nr. 2 posiada łagodniejszy wzrost momentu skręcającego ze zwiększaniem obrotów oraz większy średni moment obrotowy i wyższą ilość przyjętych obrotów.

(cdn)

Rys. 3





OBÓZ DOSKONALĄCY RZESZOWSKIEGO ALL W KROŚNIE

Staraniem Rzeszowskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej zorganizowany został w Krośnie miesięczny obóz doskonalący pilotów silnikowych, szybowcowych i skoczków spadochronowych z całego województwa rzeszowskiego.

Jest to pierwszy tego rodzaju obóz zorganizowany przez Rzeszowski ALL, który ma na celu wyrównanie i podniesienie poziomu wyszkolenia teoretycznego i praktycznego pilotów. Oprócz pilotów systematycznie podnoszących swe kwalifikacje biorą w nim również udział piloci, którzy ze względu na dużą odległość miejsca zamieszkania od Aeroklubu nie uczęszczali na treningi i z tej przyczyny od paru lat „siedzą na drugim stopniu". Na podkreślenie zasługuje fakt, że w zebraniu funduszy na zorganizowanie tego obozu dopomogły aeroklubowi Oddziały Powiatowe, jak np. Stalowa Wola, Sanok i inne.

W pierwszych dniach trwania obozu odczuwało się brak dobrej organizacji pracy. Szybko jednak uczestnicy obozu zżyli się i w toku omawiania dni lotnych usunięte zostały wszelkie niedomagania i bolączki. Z dnia na dzień rośnie ilość wykonanych lotów. Z każdym dniem uczestnicy obozu przechodzą na doskonalsze typy samolotów i szybowców, wykonują poprawnie coraz to trudniejsze zadania. Już kilku kolegów drugostopniowców zdobyło stopień III, a piloci starsi uzyskali kilka warunków do srebrnych odznak szybowcowych.

Intensywna praca nad podniesieniem poziomu pilotów jest również zasługą kadry instruktorskiej i technicznej. Największe zaufanie i szacunek wśród pilotów zdobył sobie młody **instr. szybowcowy kol. Zygmunt Szubra**, który każdą wolną chwilę poświęca na „podciąganie" słabszych pilotów. Na wyróżnienie zasługują również **instruktorzy: silnikowy — Władysław Wójcik oraz spadochronowy Tadeusz Kielar.** Wspólny wysiłek uczestników obozu i kadry instruktorskiej przyczyni się do tego, że Rzeszów, dotychczas pod względem wyszkolenia wlokący się na szarym końcu, podciągnie się do poziomu przodujących aeroklubów w kraju.

Władysław Kołeczko

CZTERY LATA TEMU...

Pozwolę sobie przypomnieć, że dnia 2 sierpnia br. upłynęło cztery lata od dnia rozpoczęcia pierwszego kursu instruktorów modelarstwa lotniczego, zorganizowanego przez Ligę Lotniczą w Warszawie. Kurs ukończyło 10 uczestników. Wielu z nich zostało znanymi na całą Polskę, a nawet Europę modelarzami, ale... jest małe ale! Otóż Liga Lotnicza nie wydała absolwentom kursu dyplomów, które obiecała w terminie późniejszym.

Cztery lata jest terminem aż nadto późnym, jak na obecne tempo budownictwa socjalistycznego! Może Redakcja jest w stanie zapytać na łamach SiM-u, kto na to (i za to) odpowie?

„Jeden z tych 10-ciu"

Dołączamy się do głosu naszego korespondenta i wraz z nim pytamy Zarząd Główny Ligi Lotniczej, czy aż takie trudności zaistniały, że przez cztery lata, nie można było wydać dyplomów absolwentom kursu? Tych ostatnich pragniemy pocieszyć (wg informacji uzyskanej w Sekcji Modelarstwa Lotniczego), że już wkrótce, tj. na początku października br. dyplomy nareszcie otrzymają.

(red.)

BALON NAD CZĘSTOCHOWĄ

Modelarze Młodzieżowego Domu Kultury w Częstochowie w dniu 25 lipca br. wypuścili balon, na którym wypisane było hasło zlotowe. Balon ten w czasie 22 minut przeleciał 6 km w bezwietrznej pogodzie.

Społeczeństwo Częstochowy z wielkim entuzjazmem obserwowało lot balonu, dlatego też staramy się obecnie propagować lotnictwo przez puszczanie balonów, które będą latały wyżej i dalej. Na balonach tych będziemy umieszczali napisy: „Koledzy, zapisujcie się do modelarni lotniczej przy MDK" i inne propagujące lotnictwo.

Jacenty Caban
Częstochowa

DOBRA PRACA MŁODYCH MODELARZY

Dział modelarski przy Domu Harcerza w Oleśnicy Śl. wykonał w pełni swoje zadanie. Modelarze podczas ostatniego roku szkolnego, pod kierownictwem byłego ucznia Państwowego Technikum Budowlanego w Oleśnicy Śl. instruktora Edwarda Kmiecia, wykonali wiele modeli latających.

Kol. Kmieć poświęcał dużo czasu na budowę modeli z tygodnika SiM z czego można wywnioskować, że pismo to było nieodłącznym przewodnikiem naszej modelarni.

Spośród młodych modelarzy, należy wyróżnić odznaczających się zapałem, pracą i zdyscyplinowaniem kol. kol. Urbanka, Bogacza i Postupalskiego.

Edward Butryn
Oleśnica Śląska



...Zarząd Oddziału Powiatowego Ligi Lotniczej w Kamiennej Górze, istnieje tylko formalnie, natomiast praktycznie nie przejawia żadnej działalności. Na terenie Kamiennej Góry jest kilka kół LL, które z powodu braku opieki ze strony ZP LL nie pracują. W naszym mieście jest dużo chłopców i dziewcząt interesujących się lotnictwem. Nie mamy jednak możliwości zapoznania się z nim bliżej. Sądzę, że są możliwości ku temu, aby zorganizować wycieczkę na lotnisko do pobliskiej Jeleniej Góry. Wycieczka taka dałaby dużo jej uczestnikom i zbliżyłaby nas do lotnictwa, które większość z nas stawia sobie za cel swego życia. Muszę jeszcze z żalem przyznać, że siedziba ZP LL jest zawsze zamknięta. Członkowie chcący opłacić składki czekają w jej pobliżu na prezesa, który się nie zjawia. Wiele można by jeszcze na ten temat pisać, lecz sądzę, że na razie tyle wystarczy. Może po przeczytaniu tej notatki w SiM-ie ZPLL w Kamiennej Górze zrozumie swoje błędy.

Waldemar Galuszka
Kamienna Góra

*

... Zarząd Oddziału LL w Kluczborku nie przejawia żadnej działalności? Młodzież LL z zazdrością patrzy na Ligę Morską, która organizuje kursy dla swych członków i uważa, że Oddział LL powinien zorganizować Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Chętnych do nauki znajdzie się na pewno wielu! **(s)**

CZY ZABRAŁEŚ JUŻ GŁOS W DYSKUSJI?

1. **Na temat „Szybowcowego Tour de Pologne".**
2. **Na temat Żaru**
3. **O I zawodach spadochronowych.**
4. **O XVII zawodach modeli latających.**



POCZTA LOTNICZA

Czasem zdarza się, że w listach swych Czytelnicy wyrażają żal do SiM-u za nie otrzymanie odpowiedzi. Trudno w to uwierzyć, gdyż odpowiadamy na każdy, nawet najkrótszy list. Kol. **Stanisław Kość** z Rokietnicy pisze na przykład tak: „Jest to już drugi list, ponieważ na pierwszy nie otrzymałem żadnej odpowiedzi". Gdyby kol. Kość czytał „pocztę", znalazłby odpowiedź na swój pierwszy list w nr. 29 SiM-u.

A więc Czytelnicy - Korespondenci, radzimy Wam uważniej czytać „pocztę", wówczas unikniemy nieporozumień.

W dalszym ciągu swego listu kol. Kość pisze, że ukończył VIII klas szkoły ogólnokształcącej, a ponieważ chce zostać lotnikiem, nie będzie się dalej uczył. Uważa on, że skoro ukończył ósmą klasę, to do szkoły lotniczej dostanie się bez egzaminu do pierwszej klasy.

Wydaje się nam, że jest więcej takich „miłośników" lotnictwa, którzy błędnie pojmują szkolenie lotnicze, dlatego też postaramy się im ten błąd wyjaśnić.

Szkoła lotnicza różni się zasadniczo od szkoły ogólnokształcącej czy zawodowej. Mianowicie, przerabia się w niej jedynie przedmioty ściśle związane z lotnictwem, niezbędne dla przyszłego pilota. Kandydat na pilota przechodzi w niej poszczególne stopnie wyszkolenia lotniczego. Początkowy kurs trwa sześć tygodni, po ukończeniu którego uzyskuje się I i II stopień wyszkolenia szybowcowego. Dalsze stopnie uzyskuje pilot już w Aeroklubie LL, regularnie uczęszczając na treningi.

Z tego wynika, że kol. Kość i wszyscy inni Czytelnicy, którzy pragną zostać pilotami, szkolenie techniczne mogą przejść podczas wakacji, co wcale nie przeszkodzi w kontynuowaniu nauki w szkole ogólnokształcącej czy zawodowej. A na treningi w Aeroklubie, na pewno znajdzie się czas również podczas roku szkolnego. Pamiętajcie więc o jednym — **rozpoczętej nauki w szkole nie wolno przerywać! Lotnik bowiem oprócz wyszkolenia ściśle fachowego, musi posiadać również duży zasób wiedzy ogólnej — uczyć trzeba się jak najwięcej.**

Kol. kol. **Krystyna Namsler** ze Szklarskiej Poręby, **Sylwester Socha** z Niesłusza, **Wiesław Kamola** z Cezaryna, **Jan Skuratowicz** z Kudowy, **Alojzy Wycik** z Bukowiny, **Przemysław Kuźmiński** z Augustowa, **Leonard Skrzeczko** z Torunia, **Michał Zadrożny** z Sanoka, **Zdzisław Przybyła** z Międzylesia, **Józef Wiśniewski** z Rybienka, **Zygmunt Oleśiński** z Limanowej, **Janusz Zbrzezny** z Wielunia, **Mikołaj Szczygielski** z Nowej Soli oraz **Stanisław Grzybowski** z Bielska Podlaskiego nie wiedzą, w jaki sposób mogą dostać się na kurs szybowcowy.

Przede wszystkim trzeba mieć ukończone 16 lat i 7 klas szkoły podstawowej. Jeżeli odpowiadacie tym warunkom, powinniście składać podania wraz z załącznikami (własnoręcznie napisany życiorys, metryka urodzenia, świadectwo szkolne, poświadczenie obywatelstwa polskiego, opinia Partii lub ZMP, świadectwo lekarskie oraz dwie fotografie) w najbliższych Zarządach Okręgowych Ligi Lotniczej, które znajdują się w każdym mieście wojewódzkim. Zaznaczamy jednak, że zapisy na szkolenie szybowcowe w roku bieżącym są już zakończone. O terminie składania podań na szkolenie szybowcowe w roku przyszłym, zawiadomimy we właściwym czasie.

Kol. kol. **Jerzy Majkut** z Bogoniowca i **Zdzisław Bogusław** z **Buska** chcieliby zostać mechanikami lotniczymi. Powinniście niezwłocznie złożyć podania oraz potrzebne dokumenty (wymienione powyżej) w najbliższym Okręgu LL. Być może, że jeszcze w br. będziecie mogli wyjechać do Centrum Wyszkolenia Technicznego LL.

Kol. **Stanisławowi Borowikowi** z Ropy radzimy również starać się o przyjęcie do CWT.

Kol. **Krystyna Kubań** z Łodzi. Spróbujcie złożyć powtórnie podanie w przyszłym roku.

Kol. **Sabina Miedzianowska** z Gdańska powinna porozumieć się z Zarządem Okręgu Ligi Lotniczej w Gdańsku, ul. Kopernika 8.

Kol. **Władysław Czarnecki** z Mazuchówki. Złóżcie jeszcze raz podanie w Okręgu Olsztyńskim LL, zaznaczając, że chcecie dostać się na kurs instruktorów szybowcowych.

Kol. kol. **Rogerowi Fedeuszynowi** i **Kaczmarkowi** z Boguszowa radzimy starać się o przyjęcie do VIII klasy, gdyż jedynie ukończenie XI klas szkoły ogólnokształcącej umożliwi Wam wstęp na Wydział Lotniczy Politechniki Warszawskiej.

Kol. J. S. ze Złotowa i wszystkich innych, którzy trzymają w tajemnicy swoje nazwiska zawiadamiamy, że na listy anonimowe redakcja nie odpowiada. **(s)**



Mamy więc poza sobą XVII Ogólnokrajowe. Zawsze przed zawodami jest o czym pisać: raz się ostrzega, innym razem entuzjazmuje. Po zawodach nowa okazja: do obrachunków, a mianowicie — co było dobre, a co złe.

Po obszernym reportażu z Zawodów w SiM-ie, czas abyśmy teraz obejrzeli i przeanalizowali modele, abyśmy potrafili znaleźć różnicę pomiędzy XVI a XVII Ogólnokrajowymi i co jest najważniejsze, abyśmy potrafili przenieść doświadczenia tych Zawodów do dalszej codziennej twórczej pracy. Czas też wielki, abyśmy mogli sobie przypomnieć czy regulamin był zadawalający, czy zawodnicy wszyscy byli zdyscyplinowani... itp. itp. Tematów jest bardzo dużo i sądzić należy, że tym razem wszyscy uczestnicy zawodów chwycą za pióra i ołówki i nadsyłać będą do SiM-u swoje uwagi czy artykuły. SiM, o ile mi wiadomo, podawać będzie co tydzień zdjęcia, opisy i rysunki ciekawszych modeli z XVII Ogólnokrajowych.

*

W czasie XVII Ogólnokrajowych miało miejsce ciekawe wydarzenie, które może spowodować poważne polepszenie sytuacji w naszym małym lotnictwie. Odbyło się mianowicie pierwsze posiedzenie Centralnej Rady Małego Lotnictwa. A więc mamy zespół ludzi, który będzie organizował ruch modelarski w kraju. Szczegóły o zadaniach Rady omówione zostaną w osobnym artykule.

*

Narzekamy często na słabe osiągi naszych modelarzy, a tymczasem proszę spojrzeć na ostatni (3) biuletyn ARP. Można z niego sporo wyczytać. Wydaje się więc, że pierwsze nazwiska kolegów, którzy uzyskali warunki do odznak wyczynowych winny być poważną zachętą dla nich samych do pełnego wypełnienia warunków, a dla wszystkich innych poważnym bodźcem do naśladowania.

*

Międzynarodowe zawody modeli na uwięzi, które odbyły się w Belgii w miesiącu lipcu br. przyniosły, co zaciekawi niewątpliwie naszych zawodników, następujące wyniki:
w kat. do 2,5 cm^3 — 158,590 km/godz.
w „ „ 5 cm^3 — 198,395 „
w „ „ 10 cm^3 — 233,766 „
w kategorii odrzutowców — 225,000 km/godz.

(p.e).

NASZA OKŁADKA:
Piękny start szybowca wyczynowego na XVII Ogólnokrajowych.
Foto: Koszewski — LL



Oryginalny model wiatrakowca silnikowego na uwięzi Mieczysława Wasilewskiego z Wrocławia. (Na zdjęciu model nie posiada silnika)
Foto: Koszewski — LL

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

SEKCJA MODELARSTWA LOTNICZEGO

(Biuletyn Nr 3)

W dniu 6 sierpnia 1952 r. odbyło się posiedzenie Komisji Sportowej ARP — Sekcji Modelarskiej. Komisja obradowała w składzie: Staniewski Edmund, Bury Jan, Niestój Władysław i Komuda Lech. Przedmiotem obrad Komisji była sprawa zgłoszonych do zatwierdzenia rekordów.

Komisja po przejrzeniu dokumentacji orzekła, że rekord Henryka Zawala w kategorii modeli na uwięzi z silnikiem odrzutowym nie będzie zatwierdzony, ponieważ model nie był pilotowany przez właściciela. Dokumentacje rekordów: Stanisława Żurada w kategorii modeli wodnopłatów z napędem gumowym (bezogonowiec) i bezogonówki gumowej oraz Henryka Zawala — modelu wodnopłata z napędem gumowym odłożono do następnego posiedzenia na skutek braku protokółu z badania sekundomierzy. Pozostałe zgłoszone do ARP rekordy uznano jako warunki do odznak, ponieważ stwierdzono niekompletność dokumentacji potrzebnej do zatwierdzenia tych rekordów. Na tej podstawie przyznano jedynie następujące warunki do odznak:

1. **Ginterowi Sedlakowi** z Okręgu Katowickiego — warunek do odznaki III stopnia z wieńcem złotym na osiągi modelem szybowca S. G. — 41824 — czas lotu 2 godz. 36 min.
2. **Krzysztofowi Kutarbie** z Okręgu Katowickiego — warunek do odznaki II stopnia za osiągi modelem bezogonowca CLPX — 00801 — czas lotu 207 sek.
3. **Andrzejowi Kapitanowi** z Okręgu Katowickiego — warunek do odznaki II stopnia za osiągi modelem bezogonowca — czas lotu 4 min. 20,5 sek.
4. **Józefowi Skupinowi** z Okręgu Katowickiego — warunek do odznaki III stopnia z wieńcem złotym — czas lotu modelem szybowca 43 min.

Następnie komisja rozpatrywała sprawę przyznania odznak wyczynowych. Odznaki przyznane zostały według kolejności:

1. **Henryk Zawal** — za krajowy rekord długotrwałości lotu w kategorii modeli wodnopłatów z napędem gumowym — odznakę nr 1.
2. **Jan Bury** — za krajowy rekord długotrwałości lotu w kategorii modeli szybowców — odznakę nr 2.
3. **Bolesław Degler** — za krajowy rekord szybkości modelu na uwięzi w klasie 10 m^3 — odznakę nr 3.
4. **Włodzimierz Bredszneider** — za krajowy rekord długotrwałości lotu w kategorii modeli silnikowych — odznakę nr 4.
5. **Teodor Karaban** — za krajowy rekord długotrwałości lotu w kategorii modeli z napędem gumowym — odznakę nr 5.
6. **Renata Górska** — za krajowy rekord szybkości modelu na uwięzi w kategorii bezogonowców, w klasie 2,5 cm^3 — odznakę nr 6.
7. **Marian Kosmowski** — za krajowy rekord szybkości modelu na uwięzi w klasie 2,5 cm^3 — odznakę nr 7.
8. **Józef Rewerelli** — za krajowy rekord szybkości modelu na uwięzi w klasie 5 cm^3 — odznakę nr 8.

Przewodniczący Komisji Sportowej ARP
do spraw małego lotnictwa
(—) **Edmund Staniewski**

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ — WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE
REDAGUJE ZESPÓŁ
Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2,40, kwartalnie zł 7,20 półrocznie zł 14,40, rocznie zł 28,80.
Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąc następny i dalsze.
Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.
Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73681; 87665. Wewnętrzny 8.

Zakł. Graf. i Wydaw. Dom Słowa Polskiego. Zam. 3566 3-B-24831